

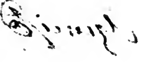


FONDO PIZZOFALCONE
NAZIONALE
B. Prov.
VIII
299
BIBLIOTECA
VITT. EM. III
NAPOLI
OTECA PROVINCIALE
Armadio
Palchetto
Num.° d' ordine



DROIT MARITIME

DE L'EUROPE.



DE L'IMPRIMERIE DE CHARLES,
RUE DE SEINE, N°. 58, F. S. G.

DROIT MARITIME DE L'EUROPE,

PAR M. D. A. AZUNI,

Ancien Sénateur et Juge au Tribunal de Commerce et Maritime de Nice, Membre des Académies des Sciences de Turin, de Naples, de Florence, de Modène, d'Alexandrie, de Carrare, de Rome, de Trieste, de l'Athénée des Arts, de l'Académie de Législation de Paris, et de l'Académie des Sciences et Arts de Marseille.

Quid deceat, quid non; quò virtus, quò ferat error.
HORAT. *de Arte Poet. vers.* 308.

TOME PREMIER.



A PARIS,

CHEZ L'AUTEUR, rue du Colombier, n°. 34.
Ant. Aug. RENOUARD, libraire, rue Saint-André-des-Arts, n°. 42.

XIII. — 1805.

AVERTISSEMENT.

L'OUVRAGE que je présente aujourd'hui au public diffère essentiellement du premier travail que j'ai publié en italien en 1795, sous le titre de *Sistema universale dei Principii del diritto marittimo dell' Europa*, qui fut traduit à Paris en 1798 sur la seconde édition faite à Trieste en 1796.

Malgré l'inexactitude de cette traduction, le public l'a honorée de ses suffrages; les principes en ont été cités ~~à la tribune~~ nationale (1), et ils ont servi souvent d'autorité aux Législateurs, aux

(1) Voy. *Opinion de Garat, du Conseil des Anciens* (actuellement Sénateur), *sur la résolution du 4 pluviôse an 7, relative aux prises maritimes*, séance du 2 ventôse an 7, pag. 12, 28 et 30.

Tribunaux maritimes (1), aux Jurisconsultes qui s'occupent de cette partie intéressante du Droit public.

Satisfait du succès flatteur que cette production a obtenu en France, je voyais avec regret les fautes nombreuses dans lesquelles le traducteur était tombé, ainsi qu'une infinité de contre-sens qui prouvent que cet écrivain n'était pas très-versé dans la langue italienne, et encore moins dans la science du Droit public.

Je me suis fait un devoir de corriger le sens de la version, conformément au texte de la partie de l'original que j'ai conservé.

---

(1) *Voyez* différens Mémoires présentés au Conseil des Prises, ainsi que plusieurs des conclusions du commissaire du Gouvernement près ce Conseil.

Ce travail, dans lequel j'ai donné plus d'étendue à mes idées, la refonte et le nouvel ordre des articles de l'ancien ouvrage, et l'addition considérable de plusieurs autres, que les circonstances actuelles de l'Europe m'avaient suggéré, m'ont conduit à adopter un autre titre, comme plus propre à caractériser le nouveau plan que je m'étais tracé.

La première partie sera augmentée d'un précis sur l'origine et les progrès de la navigation, et du développement des principes que je n'avais fait qu'énoncer concernant la liberté des mers, ainsi que de l'histoire complète des peuples qui ont prétendu à l'empire maritime, depuis les siècles les plus reculés jusqu'à nos jours.

Parmi les matières qui entre-

ront dans la seconde partie, celles que leur nouveauté doit faire remarquer, sont, un article sur l'origine et les causes des guerres navales; une analyse succinte des lois nouvelles de l'empire français sur les prises maritimes, et du mode suivant lequel elles sont jugées par le nouveau conseil des Prises établi auprès du Gouvernement à Paris; une notice sur les lois que les puissances de l'Europe ont établies concernant la reprise ou *recousse* des vaisseaux; enfin plusieurs autres articles contenant des vues dont mon expérience et mes études sur cette partie intéressante du Droit public m'ont démontré la nécessité.

DISCOURS PRÉLIMINAIRE.

I. Le droit maritime, par sa nature, par l'importance de son objet et par ses divers rapports avec les intérêts des peuples, doit présider aux relations entre les gouvernemens et au maintien de l'équité dans toutes les affaires politiques. D'après ces considérations, intimement lié au droit des gens universel et au droit conventionnel de l'Europe, il mérite de faire partie des études de l'homme d'état, du publiciste et de ceux qui parcourent la carrière honorable de la diplomatie.

II. Depuis long-temps on désirait un ouvrage qui donnât l'exposé complet et raisonné des droits des peuples relativement à la navigation et au commerce maritime; mais il paraît que

tous les écrivains qui ont traité du Droit public, ont constamment négligé d'appliquer à cet objet leurs connaissances et leurs travaux.

III. Il est inconcevable que dans ce siècle où l'esprit des puissances européennes s'est généralement tourné vers les progrès du commerce et de la navigation avec toute la suite et toute l'énergie qui manquait à des temps plus reculés, il ne se soit pas trouvé un seul publiciste qui ait tenté de tracer un système de jurisprudence et de diplomatie navales, dont tous peut-être ont reconnu la nécessité, et que l'on n'ait pas cherché à faire disparaître le besoin qu'éprouve l'Europe d'une règle légale et constante propre à fixer invariablement les droits qui appartiennent à toutes les nations sur la mer, soit en temps de paix, soit en temps de guerre.

IV. On a bien discuté jusqu'à présent dans toute leur étendue les matières intéressantes du droit des gens qui ont un rapport immédiat avec tout ce qui sert de base et de mobile à la force et à la prospérité des états; mais ce travail n'a été exécuté par les publicistes que d'une manière scholastique. Ils se sont bornés à poser des principes isolés, qui d'ailleurs ont été attaqués par une foule de sentimens contraires, fondés pour la plupart sur tel ou tel intérêt privé, ou sur les opinions particulières qui avaient prévalu dans les écoles, ou que les circonstances avaient fait naître. Il en est résulté qu'on n'a pu mettre en pratique aucun de ces principes.

V. J'aurai souvent occasion d'examiner et de rapprocher ces différentes opinions dans le cours de cet ouvrage; je dirai seulement ici qu'elles sont si

variées, qu'il est difficile d'en avoir sur cet objet de vraisemblables dont on ne trouve quelques traces dans les écrit des publicistes. Mais il y a bien loin d'une vérité à peine entrevue et confondue dans une foule de conjectures hasardées, à une vérité développée dans tout son jour. Aussi j'ai cru devoir, autant qu'il me serait possible, me défendre de l'influence qu'a presque nécessairement sur nous l'opinion des écrivains, qui ont mérité l'estime du public. Dans cette disposition, j'ai consulté d'abord les auteurs anciens, sans aucun égard aux commentaires et aux explications qu'on y a jointes, qui ont trop souvent dénaturé le sens original. Je me suis appliqué ensuite à examiner les sources d'où les publicistes modernes ont puisé leurs opinions, que j'ai comparées avec les principes du droit public et conventionnel de l'Europe,

rope, sur la partie qui fait le sujet de mon travail.

VI. Ce ne serait pas assez de découvrir les erreurs des publicistes sur cette matière, si l'on n'en pénétrait les causes. Il faudrait même remonter d'une cause à l'autre, et parvenir jusqu'à la première. Il y en a une sans doute qui doit être générale, et en quelque sorte le point primordial d'où partent tous les chemins qui conduisent à l'erreur. Peut-être qu'alors, à côté de ce point, on en verrait un autre où commence l'unique route qui conduit à la vérité. C'est à ce point que je tâcherai de remonter dans le cours de cet Ouvrage.

VII. Le droit maritime, ainsi que les principes qui le constituent, ne se composent point d'opinions fantastiques et de systèmes incertains; il s'appuie sur la base générale du droit

de la nature et des gens, sur les dispositions positives du droit conventionnel de l'Europe, et sur les usages établis par le besoin entre les nations, après que l'expérience en a démontré l'utilité, et auxquels le temps a imprimé un caractère respectable et a commandé l'observation. Par-là se sont insensiblement établis beaucoup de règles qui ont pris, dans le consentement tacite des peuples, une autorité légale; et c'est ce consentement tacite qui a donné toute sa validité et sa force obligatoire au droit des gens européen.

VIII. L'empire de la Pleine Mer, l'étendue de la puissance jurisdictionnelle sur celles adjacentes aux rivages, la législation des nations maritimes anciennes et modernes, les droits des peuples belligérans, ceux des neutres en temps de guerre, les prises ma-

ritimes, leur adjudication, etc., etc., sont des objets qu'on peut trouver traités aujourd'hui par les publicistes; mais aucun écrivain ne les a considérées dans leur ensemble ni dans les rapports qui les unissent entre eux, pour former, de ces différens principes, un système unique, suivi et lié dans toutes ses parties, et fixer ainsi à jamais un corps de droit certain et invariable, auquel on pût avoir recours suivant la diversité des cas et des circonstances.

IX. Les nations sont donc toujours restées à cet égard dans le doute et dans l'incertitude, peut-être par la crainte de se nuire à elles-mêmes, autant que par celle de faire tort aux autres. Ces motifs ont fait regarder comme délicate et difficile la partie du droit des gens qui concerne les usages des peuples relativement à la

mer; aussi est-elle démeurée dans son ancien état d'indécision, enveloppée, pour ainsi dire, du chaos des discussions scholastiques.

X. Cet inconvénient n'aurait jamais eu lieu, si les publicistes, se laissant conduire par les principes de la raison naturelle, ce guide unique des peuples, eussent examiné avec attention l'esprit des usages et des coutumes des nations, en remontant à leur source. Ils auraient alors découvert clairement l'influence qu'ils ont eue sur la conduite, ou pour mieux dire, sur la politique de ces mêmes nations, et déterminé le motif et la cause primitive qui les a amenés; d'où ils auraient déduit jusqu'à quel point ils ont pu devenir obligatoires.

XI. L'uniformité des rapports naturels qui s'étendent sur l'universalité des hommes et les embrassent de leurs

chaînes fraternelles, a établi la nécessité absolue d'une société générale, composée de toutes les sociétés particulières répandues sur la surface du globe. Ces rapports n'étant pas fondés sur des conventions spéciales, mais sur les lois éternelles et invariables de la nature, n'ont pu être oblitérés par les institutions particulières. Tous les hommes sont également destinés par l'éternel Créateur à se multiplier jusqu'à ce que leur nombre se trouve de niveau avec la masse de subsistances que peut produire le pays qu'ils habitent. Cette loi universelle, qui agit irrésistiblement sur eux, les oblige continuellement à cultiver leurs facultés intellectuelles, à se procurer la jouissance des productions de l'art, à augmenter celles de la terre en la provoquant par le travail à une fécondité perpétuelle, à se communiquer leurs

connaissances physiques et morales, à échanger par le commerce les produits de leur industrie, et à tâcher enfin de parvenir à la jouissance de cette portion de félicité dont l'espèce humaine est susceptible.

XII. De l'établissement du commerce et des échanges résulte nécessairement que chaque peuple, certain de se procurer tout ce qui lui manque, cultive son terrain et emploie son industrie de la manière la plus avantageuse. Les hommes ne pouvant se passer les uns des autres, sont amenés, par la considération de leur utilité particulière, à entretenir des communications réciproques, et à former entre eux des liaisons d'amitié. La terre, considérée sous ce point de vue, est habitée par une seule grande nation qui se compose de celles plus petites répandues çà et là sur sa sur-

face, quoique différentes d'origine, de religion, de mœurs, de besoins, de couleur, de langage et de mille autres accidens aussi variés que les climats qu'elles habitent. C'est de-là que toutes les nations se doivent respectivement un échange d'hospitalité, de secours, de justice, de loyauté, d'égards, échange voulu et sollicité par l'intérêt de toutes ces grandes familles en général, comme par celui de chaque fraction constituée en corps de nation.

XIII. Par la liaison des ces causes et par les conséquences de leurs effets qui paraissent constituer les lois universelles de la nature et l'organisation morale et politique de l'espèce humaine, l'état de chaque homme en particulier doit avoir une influence (à la vérité imperceptible) sur l'état des hommes en général; à plus forte raison l'influence d'une société entière

doit-elle se faire sentir sur l'état des autres sociétés. Il résulte de-là nécessairement que la nature a établi entre toutes les nations les mêmes droits et les mêmes devoirs qui existent d'un homme à un autre : ainsi, ce qui constitue le meilleur état possible de chaque homme en particulier, est aussi ce qui forme le meilleur état possible de chaque nation; ainsi encore, l'intérêt public ou l'intérêt général d'une nation ne peut être que le produit des divers intérêts particuliers de ses membres.

XIV. On ne peut posséder des droits qu'en se soumettant à des devoirs; car ceux-ci sont toujours la mesure des premiers. Il ne faut donc pas considérer les droits et les devoirs comme deux lignes parallèles qui ne se rencontrent jamais dans leur cours; ce sont, au contraire, deux lignes con-

ergentes qui tôt ou tard se confon-
ent ou plutôt se heurtent dans un
oint d'intersection. Telle est la cons-
itution intrinsèque qu'il a plu à l'Au-
eur de la nature de donner à l'homme
t à tout ce qui l'environne. Quiconque
rétend que l'on respecte sa propriété,
e peut l'espérer qu'en vertu de l'obli-
ation qu'il contracte lui-même de
especter celle des autres. Une nation
e peut donc établir solidement ses
roits de propriété que sur le devoir
u'elle-même s'impose de ne jamais
orter d'atteinte à la propriété des
utres peuples.

XV. Toutes les nations sont ainsi
troitement obligées à cultiver la jus-
ice entre elles, à l'observer scrupu-
eusement, à s'abstenir avec soin de
out ce qui peut y donner atteinte.
Chacune d'elles doit rendre aux autres
e qui leur appartient, respecter leurs

droits et leur en laisser la paisible jouissance. Cette obligation à son tour fonde dans chaque nation le droit d'empêcher qu'on ne lui enlève aucune de ses prérogatives, ni rien de ce qui lui appartient légitimement; car en s'y opposant, elle ne fait rien que de conforme à tous ses devoirs; et c'est précisément en quoi consiste le droit.

XVI. C'est par cette raison que la propriété nationale doit être considérée comme un droit sacré et inviolable, qui n'a pu être soumis aux lois d'aucun souverain; car deux nations distinctes ne reconnaissent point de supériorité entre elles, n'ont pu immoler leur propriété nationale à aucun avantage plus grand ou commun. En effet, les nations considérées en elles-mêmes sont des personnes morales qui vivent dans leur indépendance et leur liberté naturelle; elles ne peuvent

donc reconnaître d'autres droits que ceux de la nature, lorsqu'il s'agit de décider leurs contestations et leurs querelles. Ce droit de la nature, considéré relativement aux intérêts des nations, est appelé par cette raison *Droit des gens universel.* Sa force obligatoire s'étend sur tous les peuples de la terre. Il est immuable, précisément parce qu'il est fondé sur les lois de la nature, que rien ne peut changer. C'est enfin un droit commun et nécessaire à toutes les nations de l'univers; il n'est d'aucune nation en particulier, il est de toutes en général.

XVII. Il est arrivé quelquefois que deux nations se sont déterminées à s'allier ensemble et à établir entre elles ce qu'on appelle le *Droit des gens conventionnel*, dont l'effet, à leur égard, est le même que celui du droit civil entre les particuliers. Dans ce cas seu-

lement, et par la raison que ces nations l'ont ainsi voulu pour l'avantage commun, le droit de propriété de chacune d'elles peut souffrir quelqu'atteinte; mais, excepté ce cas, il n'en est aucun autre qui puisse donner lieu de l'affaiblir ou de le violer.

XVIII. Il résulte des principes cidessus établis, que l'intérêt évident et commun de toutes les nations les obligent naturellement et nécessairement à se tenir unies et confédérées pour consolider leurs droits de propriété par une espèce de garantie universelle. C'est de ces droits et de ces devoirs primitifs que dérivent les droits et les devoirs des nations les unes envers les autres. Ainsi mis en évidence, tout esprit est forcé de les reconnaître, de les apprécier, et de se convaincre qu'ils n'ont rien d'arbitraire.

XIX. Pour connaître donc les véritables limites de l'autorité et de la force obligatoire attachées aux usages et aux coutumes réciproques des nations, il a fallu m'élever au-dessus des explications arbitraires, des contradictions et des incertitudes que les faux politiques propagent souvent sur les droits des peuples, en ne considérant que la pratique et les usages de l'Europe, sans en rechercher l'origine et les raisons de droit qui peuvent les distinguer des abus ou de l'infraction même du droit des gens. Pour arriver à ce but, je n'ai trouvé d'autre moyen que de consulter les principes inaltérables de la législation universelle, d'examiner avec sévérité les controverses des sociétés civiles, pour déterminer de cette manière la justice ou l'injustice, la légitimité ou l'illé-

gitimité de leurs usages et de leurs coutumes.

XX. Tel est en substance l'objet de cet Ouvrage. J'ai cherché à développer les principes du droit maritime de l'Europe, à fixer en même temps les bornes de l'empire légitime qu'ont les puissances sur la Pleine Mer et sur celle qui baigne les côtes de leurs territoires, à donner l'histoire des peuples anciens et modernes qui ont prétendu à l'empire des mers, et à analiser la législation maritime depuis son commencement jusqu'à ce jour. Ces matières composent la première partie de mon travail.

XXI. Je traite dans la seconde de l'origine et des causes des guerres maritimes, de la neutralité et des devoirs des nations neutres en temps de guerre, ainsi que de ceux des belligérans envers ces nations. En appli-

quant les principes développés dans la première partie à la jurisprudence des prises maritimes et des recousses des vaisseaux; je formerai un corps de doctrine élémentaire, fondée sur les droits positifs et les principes de l'équité naturelle qui pourra servir de guide sûr pour résoudre tous les doutes dans les matières relatives à la navigation et au commerce maritime, soit en temps de paix, soit en temps de guerre.

XXII. J'avais traité les mêmes matières dans un autre ouvrage que j'ai publié en 1795, sous le titre de *Sistema Universale dei principii del Diretto Marittimo dell' Europa;* mais les limites que je m'étais prescrites ne me permirent pas alors de leur donner l'étendue dont elles étaient susceptibles, et qui était nécessaire pour les réduire en système; elles n'ont pas conséquemment

dans cet ouvrage la clarté et les développemens que j'ai tâché de leur donner dans celui que je publie aujourd'hui, et où je me suis proposé de les traiter aussi complètement que me l'ont permis mes forces et mes lumières. Puissé-je être assez heureux pour que mes efforts soient utiles aux nations; puissé-je atteindre l'unique but que je me suis proposé, l'avantage de mes semblables.

DROIT

)ROIT MARITIME
DE L'EUROPE.

PREMIÈRE PARTIE.

De la Mer et des Droits qu'on peut y exercer.

CHAPITRE PREMIER.

DE L'EMPIRE DE LA MER.

ARTICLE PREMIER.

De la Pleine Mer.

1. Il n'est pas de spectacle plus majestueux plus capable de fixer l'attention de l'homme e la vue d'un vaisseau à voiles déployées, frayant une route paisible sur la vaste étendue s mers. Il n'en est pas de plus affreux et en ème temps de plus admirable que l'aspect

de ce vaisseau attaqué ensuite par la tempête, luttant à la fois contre les vents impétueux et l'agitation convulsive des vagues, mais surmontant par la constance du courage et l'habileté de la manœuvre, tous les obstacles que la nature en courroux avait opposés à sa marche : il échappe enfin aux dangers ; et l'œil satisfait le voit entrer triomphant dans le port. L'histoire ancienne couverte de ténèbres et de traits fabuleux sur l'origine de la navigation, ne peut être d'aucun secours pour éclaircir cette époque qui intéresse si essentiellement l'histoire de la marine. Des conjectures puisées dans les ressources que la nature a offertes à l'homme à chaque pas qu'il a tracé sur la terre, et dans les progrès de l'esprit humain qui a su dans tous les temps s'emparer des secrets qu'elle renferme dans son sein, pourront, j'ose le dire, répandre des lumières sur ce sujet: elles me conduiront à des résultats certains, pour appuyer les fondemens du droit que tous les hommes ont également à la navigation maritime et à la participation commune de tous les avantages dont ils peuvent jouir par le libre exercice de leurs facultés.

§. 2. Le mugissement des flots agités n'a pu être entendu par les premiers habitans de la terre qu'avec un sentiment d'admiration et d'horreur:

; ne se seront approchés de la mer qu'avec .éfiance, et une sorte de crainte respectueuse. eur frayeur se dissipant à mesure que l'onde :venait calme, ils auront enfin osé braver un ément qui ne paraissait terrible que par in-tervalle, mais qui leur offrait dans sa vaste :ndue et dans son sein, de grandes ressources, nouveaux produits, des jouissances même (1) risque d'une infinité de dangers et d'un nbeau de plus.

§. 3. Ceux qui s'exposèrent les premiers à la ·eur de la mer, et à l'inconstance perpé-

(1) L'histoire de tous les temps prouve que lorsque hommes avaient des difficultés à se procurer les ›ses nécessaires à leur existence, et qu'ils étaient vés de l'aisance de la vie, la nature leur offrait grandes ressources dans les productions des lacs, fleuves et des mers. On peut même dire que les ›itans des climats chauds mettaient une sorte de e dans la recherche de cet élément, dont la frai-ur agréable les soulageait pendant le cours d'un ›il brûlant. Il est ordinaire de voir, dit *Taylor*, *ıs ses Lettres sur l'Inde*, l'insulaire sauvage, à itié plongé dans l'eau, la tête couverte de larges illes, et presque sans aucun vêtement, affronter t seul les dangers de l'Océan pour chercher une ırriture que le sol lui refuse.

tuelle de ses vagues ; ceux dont Horace a dit avec tant d'élégance, *robur et æs triplex circa pectus erat* (1), ne pouvaient être mus que par les besoins et la cupidité (2); mais familiarisés par l'expérience avec la rapidité des courans, l'impétuosité des vents et les orages, leur témérité n'eut plus de retenue. Leurs canots construits d'un seul tronc d'arbre que le hasard avait offert à leurs regards, flottans sur les eaux, et connus dans l'antiquité sous le nom de *Monoxily* (3), ont dû être les premiers moyens de traverser les rivières ou de naviguer entre les îles (4). Ce premier essai

(1) Illi robur et æs triplex
Circa pectus erat, qui fragilem truci
Commisit pelago ratem
Primus, nec timuit præcipitem Africum
Decertantem Aquilonibus,
Nec tristes Hyadas, nec rabiem Noti.
HORAT. *lib.* 1. *Od.* 5.

(2) Navigandi studium et cursus maritimos in vitam introduxit avaritia : nam ut navigare vellent, ad hoc adegit homines cupiditas adquirendi plura. *Lybanius in progym.*

(3) Plato de legib. lib. 12. Plin. histor. nat. lib. 7, c. 56. Isidor. Orig. lib. 19, c. 1.

(4) Tunc alnos primum fluvii sensere cavatas

es aura conduits à imiter ces sortes de bateaux aturéls, et à trouver l'art d'en construire avec ifférentes pièces de bois, qui, rassemblés et éunis avec des liens de peaux et de chevilles n forme de radeaux, pouvaient avoir une olidité convenable et une capacité suffisante our les transporter (1). L'expérience les ayant

avita...... *Virgil. Georgic. lib.* 1, *v.* 136. Il paraît ue les anciens ont fait un grand usage de canots onstruits d'un seul tronc d'arbre. Sanchoniaton dit : u'Ousoüs, un des premiers héros de la Phénicie, étant saisi d'un arbre à demi-brûlé, en coupa les anches, et eut le premier la hardiesse de s'exposer ur les eaux : *Arbore cujus antè ramos amputaverat, avigii loco usus primus sese ausus mari committere.* ide Euseb. in præparat. evangel. lib. 1, page 3. . Vitruve, *de origine art.* lib. 2, cap. 5, qui était appliqué à remonter jusqu'aux premiers prinpes des arts, attribue la naissance de la navigaon au phénomène rapporté par Sanchoniaton.

(1) Je crois avec quelque vraisemblance qu'on peut reconnaître la disposition dans le radeau d'Ulysse crit par Homère, *Odyssée*, lib. V, v. 244, et on l'y connaît, en effet, de la manière la plus frappante. *lysse*, dit Homere, parlant du radeau qu'il consuisit dans l'île de Calipso, *abattit vingt arbres en ut pour le former. Il dressa leurs faces à la règle et*

toujours plus enhardis ; les idées simples qu'ils avaient eues sur les corps flottans dont la pesanteur spécifique était bien moins considérable que celle de l'eau (1), ayant développé leur intelligence, les conduisirent nécessairement à la construction de plus grands navires ; ils auront converti ces radeaux en galères de plusieurs rangs de rames (2), et osé enfin s'exposer en pleine mer. Les galères se transformèrent par la suite en vaisseaux de haut-bord ; ils bravèrent l'Océan, et de paisibles et timides

---

à l'équerre, et les rendit parfaitement lisses. . . . . Il les perça tous avec des tarières, et les unit par des chevilles et par des liens. Homère, ajoute vers. 252 et 253, *Ulysse posa les planches et les attacha aux bois longs qu'il avait mis d'espace en espace sur le radeau, et il l'acheva avec des ais fort longs, qui en formaient le bordage.*

(1) Telle est en effet la nature du pin, du sapin, et de l'aune que les anciens employaient dans leur marine.

(2) Les Grecs donnaient à ces galères le nom de *Decatepères*, de *Decapentères* et de *Décacxères*, c'est-à-dire, de quatorze, de quinze, de seize files de rameurs de chaque côté. Voyez l'excellent ouvrage de M. Le Roi, sur la marine des anciens peuples.

êcheurs, les hommes devinrent enfin pirates udacieux ou avides navigateurs (1).

§. 4. De quelque manière que les habitans e la terre se soient familiarisés avec ce terrible lément, il est certain que dès-lors la pleine ier leur présenta deux grandes utilités, la avigation et la pêche, tandis que ses côtes :ur offrirent en même temps des productions ariées et divers autres genres d'industrie pour itisfaire leurs besoins, et un asile assuré dans :s voyages qu'ils entreprenaient sur l'onde.

§. 5. Tous les peuples placés aux bords de ι mer ont dû, en conséquence, s'apercevoir ientôt qu'ils avaient un droit égal à la naviation et à la pêche, et une participation comιune aux avantages qui pouvaient leur en réılter. Ils n'ont pu donc avoir d'autres bornes ans l'exercice de ce droit, que celles de leur tuation, de leurs besoins, de leur industrie, u celles posées par la nature.

---

(1) *Quintilien, lib.* 19. *ch.* 2, regardant aussi les ιdeaux comme les premiers bâtimens dont on ait iit usage, dit à ce sujet : « Si ceux qui sont venus près les anciens, n'avaient fait autre chose que les niter, nous naviguerions encore sur des radeaux ». *i nemo plus efficiet eo quem sequebatur, adhuc raibus navigaremus.*

§. 6. L'usage de la mer est, en effet, par lui-même innocent; il ne peut nuire à personne, parce qu'à cèt égard elle suffit aux besoins de tous les hommes, auxquels la nature n'a pas donné le droit de s'approprier les choses qui ne se consomment pas en s'en servant, qui durent à perpétuité et qui suffisent à l'usage de tous. Chacun pouvant y trouver, dans une participation commune, de quoi satisfaire à ses besoins, entreprendre de s'en emparer et d'en exclure les autres, ce serait vouloir les priver sans raison des bienfaits de l'auteur suprême de la nature.

§. 7. Cette vérité fondamentale sur laquelle est posé le plan de la création, n'a pourtant pas toujours fixé les esprits et conduit les idées à des résultats favorables et conformes à l'institution du Créateur, tant la cupidité et l'ambition sont fertiles en ressources et en prétextes, lorsqu'elles sont soutenues par la puissance des armes. Cette vérité acquiert encore de la force si l'on considère en même temps l'impossibilité de se mettre en possession de la pleine mer. En effet, du moment qu'une chose est tellement abondante, que quelque quantité qu'on en prenne, les autres en ont encore autant qu'ils peuvent en désirer, il en

·ésulte nécessairement que chacun pouvant ;'approprier la quantité dont il a besoin, tous es autres peuvent aussi en user de même, sans ſu'ils y perdent, et sans que le droit de per- onne reçoive d'atteinte (1).

§. 8. On ne peut appliquer à la propriété le la mer aucune des raisons qui ont intro- luit le droit de propriété territoriale. La terre ıe fournissant plus sans culture toutes les ɔroductions nécessaires ou utiles au genre hu- nain, il devenait convenable d'introduire le lroit de propriété, afin que chacun pût s'ap- pliquer avec plus d'attention et de succès, à :ultiver ce qui lui était échu en partage, et à

---

(1) *Hinc factum ut statim quisque hominum ad suos usus arripere posset quod vellet, et quæ consumi poterant consumere; ac talis usus universalis juris erat tunc vice proprietatis. Nam quod quisque sic arripuerat, id ei eripere alter, nisi per injustitiam non poterat.* Grotius de jure belli ac pacis lib. 2, cap. 2, §. 3. C'est ainsi qu'on doit entendre ce que dit Cicéron, de Finibus 3 : *Theatrum cùm commune sit, recte tamen dici potest ejus esse eum locum quem quisque occuparit.* On trouve le même principe dans Sénèque, de Benefic. lib. 7, c. 12. *Equestria omnium Romanorum sunt; in illis tamen locus meus fit quem occupavi.*

multiplier par son travail les diverses productions utiles à la vie et à la masse totale de la société. C'est pourquoi la loi naturelle, dirigée par les lois civiles, a sanctionné les droits de domaine et de propriété qui ont mis fin à la communauté primitive des biens.

§. 9. La mer était par elle-même navigable antérieurement à tout travail et à toute industrie des hommes. Il ne faut pas plus de force aux vents pour faire avancer en pleine mer toutes les flottes du monde que pour pousser dans sa route un seul vaisseau. Quand un navire est passé à une hauteur, la voie n'en est ni moins intacte, ni moins commode pour ceux qui le suivent; aussi beaucoup de vaisseaux peuvent faire voile en même temps sans se nuire en aucune manière.

§. 10. S'il est possible aujourd'hui de voir dans le monde l'exercice d'une démocratie parfaite, c'est la mer seule qui peut en être le théâtre. Chaque peuple a un droit égal à y lancer ses flottes, chaque homme à y pousser son navire, à y voiturer les productions de son sol ou de son industrie, à en sillonner en tout sens la surface d'un pôle à l'autre. La démocratie absolue, ou pour mieux dire, l'égalité des droits sur la mer est le seul état naturel de chaque nation maritime : celle qui veut y

voir une puissance exclusive, fait de la mer .ne monarchie absolue, une tyrannie organi-ée, un despotisme révoltant (1). La navigation naritime ne peut qu'être commune, car elle st l'exercice libre et permanent du droit na-ırel et imprescriptible des peuples de l'univers; est par conséquent le droit des gens universel. 'oute puissance maritime doit donc être paci-que par principe, et tranquille par besoin. 'outes les puissances qui ont prétendu à l'empire xclusif des mers, ont été guerrières par néces-.té, jalouses par orgueil, tyranniques par sys-ıme, avides par intérêt, inquiètes par avarice. 'Europe a été tranquille quand la navigation, rotégée par le droit des gens, se faisait paisible-ıent par tous : elle a été troublée et inondée de ıng lorsque les Carthaginois, les Romains, 'enise, Gênes, Charles V, la Hollande, l'An-leterre, ont voulu s'emparer de l'empire ma-.time.

§. 11. Un despotisme sur les mers qui ppartiennent également à tous les peuples, ıchaînerait le commerce de tous, et gêne-ıit la liberté commune. Ce serait interdire

(1) Voyez à ce sujet l'excellent ouvrage de M. ırère, intitulé : *La Liberté des Mers.*

aux nations la faculté de correspondre entr'elles. Prétendre soumettre l'onde et les vents aux signaux d'un pavillon exclusif, ce serait *adultérer* les mers qu'on a voulu autrefois épouser : ce serait marcher vers un but absurde par des moyens insensés, ce serait, en un mot, le délire ambitieux d'un peuple fou qu'il faudrait enchaîner. Tous ceux qui ont une possession dans une étendue de territoire, ont droit également au maintien de l'ordre pour l'exercice libre de leurs droits respectifs dans ce territoire. Si ce territoire est commun et indivisible, le droit de chaque particulier est fondé sur le droit commun. La mer, par son étendue et son indivisibilité matérielle, est destinée par la Providence, à être commune entre les diverses puissances, à servir aux besoins, au commerce, au bien-être, à la prospérité de tous les états qui ont les moyens de faire naviguer des vaisseaux sur sa surface. De quel droit prétendrait-on donner des lois sur les mers, et des chaînes au commerce des nations ?

§. 12. La mer n'appartient à personne : elle est la propriété de tous ; tous y ont droit comme à l'air qu'ils respirent, comme au soleil qui les réchauffe. Les mers sont les grandes routes,

ue la nature a tracées entre toutes les parties
u globe, pour la facile et rapide communi-
ation des différens peuples qui l'habitent. Si
ne nation s'empare de ces routes, si elle
arroge le privilège exclusif de les traverser
ıns obstacles, et repousse par la crainte du
illage tous ceux qui veulent en user comme elle,
e n'est qu'une nation de brigands. La liberté des
ıers n'intéresse pas seulement les nations qui
ont le commerce avec leurs propres navires;
lle est un bienfait universel. Tous les pays
ivilisés ont à peu près aujourd'hui les mêmes
abitudes, les mêmes besoins, les mêmes objets
e consommation. Si un peuple usurpe le com-
ıerce général, il détruit toute concurrence, il
xe à volonté le prix de toutes choses; et par
es taxations arbitraires, il pompe les richesses
e tous les états, et n'élève le colosse de son
pulence que sur la détresse et la ruine com-
ıune : ce peuple se constitue ainsi le spo-
ateur, l'ennemi du genre humain.

§. 13. Quoi de plus juste que de soulever
e monde entier contre une nation qui voudrait
érober aux autres la participation des biens
ui, par les droits de la nature et des gens,
oivent être communs! Et pourquoi ne ver-
ions-nous pas de nos jours ce que nous lisons

dans l'histoire ancienne? J'y vois les forces des peuples réunies pour venger l'outrage fait aux droits de la nature et de toutes les nations : car c'est outrager l'un et l'autre que d'oser prétendre à la domination exclusive des mers. Tous les efforts doivent conspirer contre l'usurpateur. Toute nation en état de punir une puissance maritime qui prétend dominer sur l'onde et qui l'attaque vigoureusement, pour la réduire à se contenir dans de justes limites, est une nation qui doit bien mériter de l'humanité : car son motif est dans la nécessité de rétablir les droits de tous les peuples du monde, son pouvoir est dans la justice de la cause générale qu'elle défend, sa mission lui est donnée par la nature, et son droit est le besoin absolu du genre humain. Ceux auxquels une active coopération ne serait pas permise, formeraient au moins des vœux en faveur de la nation assez généreuse qui attaquerait jusque dans leurs foyers les tyrans des mers. Ce fut ainsi que Cimon sut autrefois éloigner les Perses des côtes de la mer, et les soumettre à des conditions qu'il voulut bien leur imposer après la bataille de Salamine. Ce fut ainsi que le peuple d'Argos se réunit à celui d'Athènes, non seulement pour défendre aux Spartiates de

aviguer, mais même pour leur ôter le droit
u passage maritime. Ce fut ainsi que la puis-
unce des Égyptiens céda à la volonté des
recs, et mendia dans un traité la faculté
envoyer seulement au-delà du Bosphore deux
avires par an.

§. 14. Le droit naturel exige que nous
ous contentions d'acquérir la propriété de
qui suffit à notre existence, et à ceux
ui dépendent de nos soins. Si la raison et
xpérience nous avertissent de penser à l'ave-
r, cette prévoyance ne peut pas autoriser
mbition et l'injuste avidité, ni empêcher les
tres de pourvoir également à leurs propres
soins. La liberté de la navigation et de la
che dérive donc du droit naturel, du droit
s gens, aussi bien que du droit civil. C'est
nc par ces raisons que la pleine mer a
rester commune au genre humain comme
ir et la lumière (1); et il est incontestable

(1) *Naturali jure omnium communia sunt illa, aër
ua profluens et mare. . . . quia non sunt juris
ntium sicut et mare.* L. 2. §. 4. ff. de rer. divis.
*ri quod natura omnibus patet, servitus imponi
vatâ lege non potest.* L. 13. §. 7. ff. comm. præd.
ris communem esse usum omnibus ut aëris. L. 3. ff.
quid in loc. publ.

que l'usage de cet élément ne peut tomber en propriété à un peuple, à l'exclusion des autres (1).

§. 15. Il suit de ces principes que les droits du premier occupant n'ont pu donner à aucun peuple l'empire absolu de la pleine mer, par la raison déjà énoncée, que cet élément n'est pas susceptible de devenir une propriété particulière. S'il en était autrement, le Grand-Seigneur, en qualité de souverain de la Phé-

---

(1) *Instit.* §. 2 *et* 10. *tit. de rer. divis. L.* 13. §. 7. *ff. de injur. et fam. libel.* C'est ici qu'on peut citer un passage élégant de *Pétrone*, cap. 10 : Quid autem non commune est quod natura optimum fecit? Sol omnibus lucet. Luna innumerabilibus comitata sideribus etiam feras ducit ad pabulum. Quid acquis dici formosius potest? In publico tamen manant. V. *Noodth*, *probat. juris lib.* 1. *cap.* 7. *Ovide* a dit à ce sujet dans ses Métamorphoses 6.

Quid prohibetis aquas? Usus communis aquarum est,
Nec solem proprium natura, nec aëra fecit,
Nec tenues undas in publica munera veni.

Et *Virgile* dans l'Enéïde 7.

. . . . littusque rogamus
Innocuum, et cunctis undamque auramque patentem.

nicie,

nicie, pourrait se prétendre le propriétaire de toutes les mers, comme ayant succédé aux droits des Phéniciens, qui furent les premiers navigateurs que l'histoire ancienne nous ait fait connaître.

§. 16. Pour que l'on pût soutenir que l'empire de la mer appartient à un peuple en particulier, il faudrait que tous les autres renonçassent au droit que la nature a donné également à tous les hommes de naviguer et d'exercer la pêche ; par ce seul moyen l'empire de la mer deviendrait l'apanage, ou serait pour ainsi dire, la dot de ce peuple fortuné, par le consentement et l'accord général de toutes les sociétés souveraines et indépandantes. Voilà comment on peut supposer qu'il serait libre aux hommes de céder ou d'abandonner la liberté de la mer à un seul peuple, lequel leur donnerait un équivalent de cette possession en propriété, ou de la laisser dans son état ordinaire, de sorte que l'usage en appartienne à chacun également, comme cela est en effet.

§. 17. Dans le premier de ces deux cas, l'empire de la mer serait incontestablement entre les mains d'un seul peuple à l'exclusion de tout autre, mais par l'effet seulement de cette convention ou traité universel du genre

humain, jamais en vertu du droit naturel. Les autres peuples se priveraient ainsi du libre usage de la navigation et de la pêche, dont celui seul en possession resterait le maître absolu. Mais comme une semblable convention n'a point été stipulée, et ne le sera jamais (1), il faut conclure que le droit exclusif dont il s'agit, n'aura lieu tout au plus que dans l'empire des possibilités, et que par conséquent la mer doit rester libre et d'un usage commun à toutes les nations de l'univers, comme elle l'est dans le second cas.

§. 18. *Un peuple,* dira-t-on avec Montesquieu, *peut céder à un autre la mer, comme il a cédé la terre.* Si cette maxime tracée par un grand publiciste, était vraie et conforme aux principes du droit naturel, le traité qui termina la première guerre punique aurait cessé

(1) On a répété souvent que c'est le droit du plus fort qui a donné en tous temps, la souveraineté des mers. On ne peut pas en alléguer d'autres, jusqu'à ce que l'on produise, ou la renonciation formelle des autres puissances à des droits sacrés et inaliénables, ou l'article du codicile d'Adam qui lègue à la puissance qui s'arroge cette souveraineté, la partie liquide du globe, au préjudice des autres enfans de ce père commun du genre humain.

d'être la honte de Rome ; il ne faudrait plus blâmer l'orgueil insultant de Carthage. Ces deux républiques se partagèrent l'empire universel sous les regards stupides de l'univers opprimé. Cet acte de violence politique exercée contre les droits des nations a trompé Montesquieu, dont le génie a été souvent égaré par des faits (1).

§. 19. La défense faite par une nation aux autres, de naviguer dans un certain espace de mer, ou d'approcher de certaines côtes, sous prétexte d'un commerce exclusif, fut par cette raison regardée chez tous les peuples de l'univers, comme une vanité qui devait son origine, plutôt à l'abus d'une puissance momentannée, qu'à une raison réfléchie et à un droit fondé sur des principes de justice universelle. En effet, on ne peut la considérer que comme une infraction du pacte social et une violation manifeste des droits les plus sacrés de l'humanité : c'est pourquoi ou l'on n'y eut aucun égard, ou elle

(1) *V.* Barère, *de la Liberté des Mers*, tom. I, où il ajoute à ce sujet : « Si un peuple quelconque a » pu céder l'empire de la mer, un autre peuple peut » le conquérir ; la force de l'un serait alors aussi » légitime que l'injustice de l'autre ».

fut l'occasion d'inimitiés et de justes guerres. *Thucidide*, cite à ce sujet l'exemple des Athéniens et des Mégariens (1); *Sigonius*, celui des Boulonais et des Vénitiens (2); et *François-Victoria*, celui des Espagnols et des Américains (3). C'est au même principe qu'on peut ramener ce que dit Virgile en parlant des oppositions qu'apportèrent les Carthaginois au débarquement des Troyens sur les côtes d'Afrique:

Quod genus hoc hominum quæve hunc tam barbara morem
Permittit patriâ ! Hospitio prohibemur arenæ;
Bella cient, primâque vetant consistere terrâ (4).

Il arriva donc que ces nations furent obligées

(1) *Thucid. histor. lib.* 1.

(2) *Sigonius de reg. Ital. lib.* 20.

(3) *Franc. Victoria de Indiis*, *tract. II*, §. 2, 3 *et* 4.

(4) *Æneid. lib.* 1. La nouvelle traduction de ce passage de Virgile, par M. Delille, nous le rend de la manière suivante :

Mais quel peuple barbare habite ces climats ?
A peine sur ses bords nous hasardions nos pas,
Sur nous se précipite une foule barbare;
D'un coin de terre inculte on est pour nous avare;
Et le fer à la main, on vient nous arracher
L'asile du naufrage et l'abri d'un rocher.

M. Michaud, qui a enrichi cette traduction de re-

de souffrir patiemment que les autres peuples navigassent dans les mêmes parages de la mer, abordassent les mêmes côtes, et y fissent un commerce convenable aux habitans.

§. 20. Depuis long-temps les guerres n'ont été entreprises que pour le maintien de l'équilibre entre les puissances continentales : tous les traités portent l'empreinte de la balance politique. On s'est constamment efforcé de contenir les grandes nations qui ont prétendu en imposer par leurs armées à celles qui n'avaient point de forces égales ; mais on n'a jamais rien fait pour circonscrire dans leur justes limites les puissances maritimes qui les ont franchies au préjudice des autres. Il paraît que dans tous les temps, les peuples se sont aveuglés, en souffrant l'empire maritime exclusif d'un seul, et par conséquent la violation absolue des droits imprescriptibles de la nature et des gens. Si les forces navales de chaque nation avaient été

---

marques très-savantes, ne manquera pas certainement de faire observer à M. Delille la répétition du mot *barbare* qui se trouve, sans doute par inadvertance, dans les trois premiers vers de ce passage ; répétition qui lui ôte cette douce harmonie dont les vers du meilleur traducteur français de Virgile sont remplis.

analogues à sa fortune et à l'étendue de ses mers territoriales; si la marine militaire de chaque état avait été limitée par une loi générale garantie par les forces des autres puissances maritimes; si les armemens sur mer n'avaient jamais été que proportionnés aux besoins de la défense naturelle et aux circonstances de chaque gouvernement, le monde n'aurait pas à chaque siècle éprouvé des secousses politiques pour faire descendre une puissance usurpatrice de la grandeur colossale qui tyrannisait les mers, et qui provoquait les autres à la renverser. Soit que l'Auteur de la nature ait voulu punir les gouvernemens et les hommes qui ont franchi les grandes barrières de l'Océan, soit que les passions de l'avarice, de l'ambition, et des conquêtes, aient été nécessairement les premiers fruits de la navigation militaire, les plus redoutables fléaux qui aient désolé la terre sont venus de la puissance maritime : ses dévastations ont encore plus fréquemment affligé le monde, quand elle est devenue exclusive.

§. 21. Dès que le délire de l'ambition a pu énoncer l'orgueilleuse prétention de dépouiller les peuples du domaine commun du genre humain dans la paisible navigation sur les mers, tous les forfaits en ont été les conséquences.

Mais heureusement pour l'humanité, le prétendu empire maritime exclusif a perdu les nations qui l'ont usurpé et obtenu, après avoir opprimé les peuples qui l'ont souffert ou permis. Nulle puissance, aucune nation, quelque formidable qu'elle soit, n'a pu donner la loi à l'Europe, encore moins à la masse générale des peuples du monde (1). Carthage faisait le commerce du globe alors connu; elle exploitait à son profit toutes les richesses des nations; elle avait un grand nombre de troupes étrangères à sa solde; elle armait de puissantes flottes; ses navires marchands couvraient les mers dont elle affectait la domination; et tandis que d'un côté elle enchaînait les ondes, elle donnait de l'autre, des convulsions au reste de la terre.

§. 22. « On a eu occasion d'observer, dit » Isocrate, que tous les peuples de la Grèce » qui ont eu l'empire des mers, ou qui ont » seulement osé y prétendre, se sont plongés » dans un abîme affreux de désastres et de calamités. Cette domination, ajoute-t-il, n'est » point naturelle; c'est une chimère qui enivre » tellement les hommes, qu'elle leur ôte le sens

(1) *Voy.* Barère, *de la Liberté des Mers*, tom. I.

» commun ; et ils s'attirent tant d'ennemis, et » d'ennemis si redoutables, qu'il leur est im- » possible à la longue d'y résister. Les habi- » tans des côtes, ceux des îles, les puissances » voisines et éloignées, toutes s'arment enfin » contre ceux qui ont usurpé l'empire mari- » time, comme contre les tyrans du genre » humain (1). Les anciens, observateurs exacts et prévoyans, avaient deviné qu'une puissance fondée sur des barques et des vaisseaux armés, qui peuvent porter en tous lieux la mort et la destruction, fait naître un orgueil si extravagant, qu'il dégénère à la fin en un esprit de vertige et de démence.

§. 23. Chaque gouvernement a, comme chaque particulier, son mauvais génie qui le porte tôt ou tard à commettre des fautes irréparables; ou bien il est quelquefois, comme dit le poète,

> Frappé de cet esprit de vertige et d'erreur,
> De la chûte des rois funeste avant-coureur.

L'empire exclusif d'un élément commun ne donne rien de durable. L'ambition de dominer

(1) Isocrates, *de Pace*, pag. 296, ajoute en cet endroit que l'empire des mers trouble l'esprit même de ceux qui y aspirent : ΠΑΡΑΦΡΟΠΕΙΝ, ΠΟΙΕΙ ΤΟΙΣΑΤΑΠΩΝΤΑΣ ΤΗΝΑΡΧΗΝΤΗΣ ΘΑΛΑΤΤΗΣ.

les mers est la plus folle de toutes, car les lignes de domination et les bornes de propriété y sont tour à tour franchies par les vaisseaux des autres nations, et effacées sans cesse par les flots mobiles de cet élément. Ce sceptre toujours illégitime, parce qu'il est toujours usurpé, se brise contre le moindre écueil; il est bientôt englouti par les ondes indépendantes qu'il tyrannise. Dans tous les temps, chez tous les peuples, sous tous les climats, une puissance injuste n'a jamais été que précaire. Toutes les lois d'équité et de paix tendent directement à la conservation des droits et des avantages sociaux. Tout envahissement de la propriété d'autrui, toute loi de force en amènent nécessairement la destruction. L'ambition fait les usurpateurs et les tyrans; mais la tyrannie appelle la vengeance. L'oppression a été dans tous les siècles, la cause principale de la destruction des empires qu'elle avait fondés.

§. 24. C'est un droit, c'est un devoir même de toutes les nations, de s'armer contre l'oppresseur universel, de secouer, de rompre à jamais le joug du tyran qui voudrait enchaîner les mers, le commerce et l'industrie de tous les peuples. La justice a ses règles invariables, l'oppression doit avoir ses bornes: lorsqu'elle

est parvenue au comble, il faut l'en précipiter. Ce fut ainsi que l'orgueil et la cupidité de Carthage s'expièrent par sa dégradation. Son humiliation succéda à sa splendeur; et le mépris de l'univers à la crainte qu'elle avait inspirée, par la force imposante de ses flottes nombreuses. Elle voulut en vain reculer ses derniers momens de crédit et de renommée; le jour de la vengeance arriva. Les Carthaginois, ailleurs invincibles, furent détruits près de Carthage par Agathocles et par Scipion. Son nom, ses tyrannies, ses spoliations, les discours insolens de ses généraux, les prétentions outrées de ses négociateurs ont été transmises à la postérité qui se félicite d'ignorer où sont aujourd'hui les ruines de cette ville superbe. Le même esprit de vertige avait déjà fait croire tour à tour aux divers peuples de la Grèce, qu'ils pourraient retenir et garder à jamais l'empire maritime qu'ils avaient usurpé; mais que l'on se tourne vers les débris de tant de royaumes et de tant de cités jadis florissantes!

On verra aux articles suivans les résultats de cette prétention insensée, tels qu'ils se présentent dans l'histoire de tous les peuples qui ont voulu s'approprier l'empire des mers.

ARTICLE II.

Des Puissances Anciennes qui ont prétendu à l'Empire des Mers.

§. 1. Les prétentions à l'empire maritime remontent à une très-haute antiquité. Eusèbe nous a transmis une suite chronologique d'anciens peuples qui ont passé pour avoir eu en différentes époques, et pendant un certain temps, cet empire avant la fameuse bataille de Salamine (1): mais ils n'eurent cette réputation que parce qu'ils se rendirent redoutables dans quelques parages particuliers de la Méditerranée, où ils exercèrent la piraterie. On leur en a fait même une gloire, par les fausses idées que les hommes n'ont jamais cessé de se former de l'audace et de la force (2). Plusieurs autres

(1) *Eusebius in Chronic. lib.* 2. *Appollod. lib.* 2. *Plin. hist. nat. lib.* 7. *cap.* 56.

(2) Latrocinium maris illis temporibus gloriæ habebatur. *Justinus hist. lib.* 43. *cap.* 3. Non enim ignominiosum habebatur hoc genus, sed gloriæ po-

nations se sont disputé tour à tour l'empire de la mer, et l'onde a souvent été teinte du sang qu'a fait repandre l'ambition effrénée de vouloir régner sur cet élément. Parcourons rapidement les siècles, et voyons quelles sont les puissances qui ont obtenu cet avantage.

Section première.

TYR.

§. 1. Les Phéniciens connus dans l'Écriture-Sainte sous le nom de Chananéens (1), mot qui

---

tius et honori erat. *Thucidides, de ant. græc. lib.* 1. *et ibid.* Piraticam facere non turpe, sed honestum fuit apud veteres.

(1) Le seul nom sous lequel les Phéniciens ont été connus, dans les premiers temps, et surtout chez les auteurs sacrés, est celui des Cananéens : c'est celui que leur donne Salomon dans ses proverbes 31-24. Les Phéniciens conservèrent long-temps ce nom dans leurs colonies. Ceux d'entr'eux qui s'étaient établis sur la côte d'Afrique, se le donnaient encore du temps de St. Augustin, c'est-à-dire, dans le V[e]. siècle de l'ère chrétienne. *St. Aug. expos. incheat. epist. ad Rom.* Le nom de Phéniciens qu'ils portent dans les auteurs prophanes, leur a été donné par les étrangers : Sanchoniaton l'indique en disant, dans le

dans la langue orientale signifie *Marchands* (1), excellaient tellement dans la science de la marine, qu'on leur en a attribué l'invention, suivant ce vers de Catulle,

Prima ratem ventis credere docta Tyrus.

Habitans la côte de la Méditerranée depuis l'île d'Aerad jusqu'au Mont-Carmel, ils se trouvaient placés avantageusement pour se répandre sur ces mers : tout les invitait à la navigation. Enflammés par ce génie créateur, qui fit en peu de siècles, une nation illustre de quelques hordes de sauvages, ils inventèrent des arts nouveaux pendant le cours d'un assez petit nombre de générations et reculèrent

---

fragment qui nous reste de lui, que *Chna*, qui est une abréviation de *Canaan*, est leur premier nom, et qu'il fut remplacé par celui des Phéniciens. Les étrangers, auteurs de ce changement, sont vraisemblablement les Egyptiens ; mais ce changement même ne fit point oublier l'ancien nom. *V. Euseb. præpar. Evangel. lib.* 1. *c.* 9. *Voyez* aussi les savantes observations de M. l'abbé Barthélemi, dans la première lettre sur quelques médailles phéniciennes, insérée dans le journal des Savans du mois d'août 1760.

(1) *Braun, de Vest. sacerd. hæbreor. p.* 251. *Histoire univ. tom.* 1. *p.* 219.

considérablement les limites de l'ancienne Phénicie (1). Des ports commodes leur présentaient un abri sûr pour leurs vaisseaux, et le mont Liban leur offrait les bois nécessaires pour les construire. Ils profitèrent si bien de ces avantages, que, s'ils ne sont pas les inventeurs de la navigation, ils sont du moins les premiers qui aient entrepris des voyages de long-cours, et armé en guerre. L'intérêt et l'ambition concoururent à les rendre les plus célèbres navigateurs de l'antiquité. La Sicile, la Sardaigne, la Grèce, les Gaules, l'Espagne, les reçurent tour à tour. Il fallut bientôt une autre mer à leur ambition ; ils osèrent franchir les colonnes d'Hercule et

(1) *Selon Strabon, in geogr. lib.* 16, la Phénicie comprenait toute la côte maritime, depuis Orthosie jusqu'à Péluse. *Procope de bell. Vand. liv.* 11. *c.* 10, nomme aussi Phénicie tout le pays depuis Sidon jusqu'aux confins de l'Egypte ; cette dénomination fait juger que les Philistins furent incorporés avec les Phéniciens et qu'ils prirent leur nom. Hérodote, *lib.* 1. *p.* 49, appelle Phéniciens les habitans d'Ascalon, qui était une des villes appartenantes aux Philistins ; leurs autres villes, sans en excepter Rhinocorure, sont aussi nommés villes de Phénicie, par les historiens et par les géographes. *Dionys. Perieg. v.* 905-910.

la fortune couronna leur audace en leur faisant découvrir la Grande-Bretagne (1).

§. 2. Les pays fréquentés par les Phéniciens étaient presque tous ceux qui formaient l'ancien monde dans la seconde période des temps historiques, c'est-à-dire, depuis le règne de Sésostris jusqu'à celui de Cyrus; période pendant laquelle l'Orient et le Midi étaient aussi connus que l'Occident l'a été dans les siècles postérieurs. Les Phéniciens marchant, pour ainsi dire, à la suite et sur les traces des conquérans des immenses régions de l'Asie et de l'Inde, établissaient leur commerce par le moyen de la navigation dans tous les lieux où s'étendait la domination de ces grands monarques (2). L'Egypte même fermée long-

(1) *Eusebius in Chronic. lib.* 2. *Diodor. lib.* 5. *p.* 346. *Strab. geog. lib.* 1. *pag.* 85.

(2) Robertson, dans son histoire de l'Amérique, en rapportant les motifs qui déterminent à ne pas douter du voyage autour de l'Afrique entière, fait par Necao, roi d'Egypte, vers l'année 3100 du monde, 904 avant l'ère chrétienne, croit que ce monarque employa des équipages phéniciens pour monter sa flotte. *Voyez* aussi à ce sujet une brochure intéressante par M. Chapus, membre du corps législatif, intitulée : *Histoire abrégée des révolutions du Commerce*, ch. VII.

temps à tous les étrangers, comme la Chine l'est aujourd'hui, était accessible à eux seuls. Les navires portant leur pavillon pouvaient remonter le Nil par une de ses embouchures, et leurs négocians avaient à Memphis, dans le voisinage du temple de Vulcain, un quartier appelé le *Canton des Tyriens*, du nom de leur ville principale (1).

§. 3. L'étendue de leur commerce et leur habilité dans la navigation leur asservirent enfin l'empire des mers dont ils furent long-temps en possession ; mais ils en devinrent les tyrans en y exerçant la piraterie. Leur domination fut anéantie par la plus terrible des catastrophes. Nabucodonosor, roi de Babylone, marcha contre Tyr, l'an 580 avant Jesus-Christ, et s'en rendit maître après treize ans de siége (2). Le vainqueur, irrité de tant de résistance, mit tout à feu et à sang, et détruisit la ville jusqu'aux fondemens.

§. 4. Rétablie sous Cyrus, et plus brillante

(1) Voyez l'excellent ouvrage de M. Peuchet, *Recherches sur l'état et les progrès du Commerce et de la Navigation des anciens*, inséré dans la Bibliot. commerc. sept. 1803.

(2) *Joseph, Antiquit. lib.* 10. *cap.* 11.

que

que jamais sous les rois de Perse, elle paya chèrement l'honneur d'arrêter Alexandre-le-Grand dans sa course. Un siége meurtrier en fit un monceau de ruines. De la domination des rois de Syrie, successeurs de ce conquérant, elle passa sous celle des Romains. Leur empire doux et tranquille favorisait le commerce. Tyr en profita pour se relever; on la vit reparaître avec gloire, et devenir la principale ville de la Syrie. Dans les siècles suivans elle éprouva, sous les Sarrasins et les Princes Chrétiens, les mêmes alternatives de succès et de revers. Enfin, aujourd'hui elle a subi le sort de toutes les villes anciennes, tombées au pouvoir des Turcs : elle n'est plus qu'un amas de ruines et de cabanes occupées par quelques misérables pêcheurs : triste destinée ! mais qui vérifie pleinement la prédiction d'Ezéchiel (1).

(1) Dissipabunt muros Tyri, et destruent turres ejus ! et vadam pulverem ejus de ea, et dabo eam in limpidissimam petram. Sicatio sagenarum erit in medio maris, quia ego locutus sum, ait Dominus Deus, et erit in gentibus direptionem. *Ezechiel. cap. XXVI. v. 4 et seq.*

SECTION II.

ÉGINE.

§. 1. Égine, île assez considérable, est située dans le golfe de Salone, près du port du Pirée, et non loin de cette Salamine illustrée par la fameuse victoire des Grecs sur Xercès. Une tradition rapportée par Hésiode, lui faisait l'honneur d'avoir inventé l'art de la navigation. Les Éginètes, sous le règne de Darius, fils d'Hystaspe, parvenus à rendre leur île le centre de tout le commerce de la Grèce, par l'attention qu'ils eurent d'entretenir des forces navales considérables, passaient pour le peuple le plus puissant qu'il y eût alors sur mer (1) : ils se distinguèrent dans les guerres contre les Perses, et ils y méritèrent la palme de la valeur. Ils ont été mis par cette raison au nombre des nations qui ont eu pendant quelque temps, l'empire maritime (2).

§. 2. Le rôle qu'ils ont joué dans la Grèce, a été aussi court que brillant ; car ils ne purent

---

(1) *Strabo Geograph. lib. Herodot. hist. lib.* 5. *Pluctarq. in Themist.*

(2) *Strabo loc. cit. Ælian. var. hist. lib.* 12. *c.* 10.

se maintenir que très-peu de temps dans cet état d'opulence et de prospérité. Chassés de l'île par les Athéniens du temps de Périclès, les Eginètes ne purent se relever de leur chute (1). Leur puissance navale fut entièrement détruite, et leur commerce anéanti (2).

SECTION III.

CRÈTE.

§. 1. Minos, second du nom, roi de Crète, qui tira une vengeance si sanglante des Athéniens à la suite du meurtre de son fils Androgée (3), a passé dans l'antiquité pour le premier souverain de ce pays qui ait eu l'empire de la mer (4). Mais cet empire dont les historiens lui font tant d'honneur, ne doit s'entendre que de la supériorité dont il jouissait dans les mers de Crète et des îles adjacentes; c'est-à-dire,

(1) *Pausan. in Corinth.*

(2) *Ælian. loc. cit. Thucid. hist. lib.* 1. *Strabo, loc. cit.*

(3) *Plato. de legib. lib.* 4.

(4) *Thucid. hist. lib.* 1. *Herodot. lib.* 3. *n.* 122. *Aristot. de repub. lib.* 2. *c.* 10. *Diod. lib.* 4. *Strabo, loc. cit.*

que Minos ayant eu une plus grande quantité de vaisseaux dans ces parages, y était le plus puissant : aussi le vit-on équiper une armée navale assez forte pour nettoyer la mer des pirates qui l'infestaient (1), s'emparer des îles voisines, en devenir le législateur, et y établir ses enfans pour les gouverner.

§. 2. Après l'abolition de la monarchie, il n'y eut plus d'union fédérative entre les Crètois, comme corps de nation. On ne leur voit presque pas de guerres nationales avec les insulaires voisins, et quand ils sortaient de leur île pour attaquer ou se défendre, ce n'était qu'avec des vaisseaux, pour ainsi dire isolés, et non en flotte, comme il convenait à un peuple lié par des intérêts communs. Les Crètois paraissent par la suite avoir préféré la guerre de pirates à toute autre ; ils infestaient la Méditerranée, et troublaient la navigation jusque sur les côtes d'Italie. Cette conduite fournit aux Romains un prétexte d'attaquer la Crète qui était parfaitement indépendante. Ils la soumirent, ils y changèrent le gouvernement et en firent une province de l'empire. Les Ottomans, qui, dans presque toutes

(1) *Thucid. loc. cit.*

les îles de ces mers, ont succédé aux Romains après les Grecs, sont devenus maîtres de Candie, arrachée non sans peine aux Vénitiens.

SECTION IV.

RHODES.

§. 1. La situation heureuse de l'île de Rhodes, la sûreté de ses ports, et la fertilité de son territoire inspirèrent à ses habitans le goût du commerce et de la marine, qu'ils cultivèrent pendant long-temps, avec le plus grand succès. Profitant de tous ces avantages, ils eurent sur les mers un empire plus réel et plus absolu que tant d'autres peuples de l'antiquité qu'on en crut les maîtres, parce qu'ils en devinrent les tyrans. Moins jaloux d'asservir la liberté des autres par la prépondérance honorable qu'ils avaient acquise sur la Méditerranée, que d'être choisis pour la défendre, les Rhodiens devinrent les protecteurs des nations qu'ils auraient pu facilement asservir. Ce n'est donc pas sans raison que les habitans de Rhodes sont appelés par Florus (1), *Peuple Nautique*;

(1) *Florus. hist. lib. 2. cap. 7. Populus Nauticus.*

et *Maîtres de la mer*, par Eusèbe (1), parce que les lois qu'ils promulguèrent sur la marine étaient si sages et si sensées, qu'elles servirent presque de règle du droit des gens maritime dans toute l'étendue de la mer Méditerranée. Rome même les respecta, et suivit en cela le bel usage où elle était d'adopter ce qu'elle trouvait de bon chez les nations étrangères (2).

§. 2. Les Romains se regardaient à Rhodes comme en famille. Ils s'y rassemblèrent lorsque Mithridate, roi de Pont, les chassa de l'Asie. Ce prince y aurait fait d'illustres prisonniers, s'il avait pu forcer la ville à se rendre, lorsqu'il y mit le siége; mais il trouva une résistance opiniâtre tant de la part des habitans que de celle des réfugiés qui combattirent tous comme pour leur commune patrie. Cette espèce de fraternité fut cependant pernicieuse aux Rhodiens, en ce qu'elle ne leur permit pas d'être neutres dans les troubles domestiques de leurs alliés. Ils tinrent le parti de Pompée; ensuite celui de César; se défendirent avec cou-

(1) *Eusebius. in chronic. lib. 2.*

(2) Voyez ce que je dirai des lois rhodiennes à l'article 2. chap. 3. de ce volume.

rage contre Cassius, son meurtrier; et livrèrent deux combats où ils perdirent la plus grande partie de leurs vaisseaux. La ville fut ouverte par trahison à Cassius qui la dépouilla de ses somptueux ornemens, en fit punir les principaux habitans, et en exigea de fortes contributions. Marc-Antoine lui rendit ses priviléges, et lui annexa comme propriété quelques-unes des îles adjacentes. Les Rhodiens, ces zélateurs de la liberté, accablèrent tellement de taxes ces différens pays, que le Dictateur fut obligé de les reprendre. Vespasien imposa un tribut à Rhodes qui de souveraine devint seulement la capitale des îles assujéties à Rome dans la Méditerranée. Elle recouvra pour un moment, dans la suite, son indépendance. Mais la puissance ottomane la lui enleva pour toujours.

SECTION V.

PERSE.

§. 1. Darius, fils d'Hystaspe, placé sur le trône de Cyrus, n'eut rien de plus pressé que de rétablir ce que le mage Smerdis, usurpateur du royaume des Perses, avait détruit.

Voulant se venger des Athéniens et des Crétois qui avaient soutenu la révolte tentée par les Milésiens sous la conduite d'Aristogone, il envoya contr'eux une armée de 600 mille hommes, et une flotte composée de 600 vaisseaux, fournis par les Phéniciens, les Égyptiens, les Cypriots et les Ioniens. La perte honteuse de la bataille de Marathon ne le rebute pas; il fait de nouveaux préparatifs contre la Grèce. Darius meurt sans exécuter son projet; et Xercès hérite de ses vastes états et de toute son ambition.

§. 2. Xercès, menaçant la liberté de la Grèce, fut si énorgueilli de la puissante armée navale avec laquelle il se proposait de l'attaquer, qu'ayant essuyé une tempête, il voulut traiter la mer en esclave révoltée : il ordonna en conséquence qu'on la frappât de trois cents coups de fouet, et fit jeter des chaînes dans son sein. La journée de Salamine le guérit de sa démence (1) et abattit en même temps les forces

(1) La flotte prodigieuse de Xercès fut battue près de Salamine, par celle des Grecs confédérés qui n'était composée que de trois cents vaisseaux. Les Grecs durent sans doute en partie leur victoire à l'attention qu'ils eurent de se tenir dans un détroit, où le grand nombre de vaisseaux était non seulement

maritimes des autres peuples qu'il avait traînés à sa suite, pour conquérir seulement l'Attique et le Péloponèse (1). Ainsi, après avoir donné un frein aux flots, coupé des montagnes, comblé des vallées, tari des fleuves, chargé la mer de ses innombrables vaisseaux, conduit des millions d'hommes à sa suite, il se trouva seul,

inutile, mais même nuisible : cependant, si on veut y réfléchir, on attribuera la plus grande part de la gloire de cette journée, à leur courage et à leur expérience dans les combats de mer. Les vaisseaux des Grecs étaient montés par des gens de guerre ; ceux des Perses n'étaient montés que par des commerçans, grands navigateurs à la vérité ; mais peu instruits dans la science de la marine militaire.

(1) Les auteurs ne sont point d'accord sur le nombre des forces navales qui furent employées à cette fameuse expédition. Si l'on en croit Hérodote, auteur contemporain, la flotte des Perses était composée de douze cents voiles, outre les bâtimens de transport, savoir : trois cents des Phéniciens et des Syriens de la Palestine, deux cents des Égyptiens, cinquante de l'île de Chypre, cent de la Cilicie, trente de la Pamphilie, cinquante des Lyciens, cent de la Doride, soixante-dix de la Carie, cent de l'Ionie, dix-sept de quelques petites îles, soixante de l'Eolie, et cent des côtes de l'Hellespont et de celles du Pont-Euxin.

abandonné, tremblant, et trop heureux de profiter de la barque d'un pêcheur pour repasser l'Hellespont. Sa sortie de la Grèce, fut aussi humiliante que son entrée avait été formidable et orgueilleuse. Il souscrivit un traité qui fixait aux côtes de la Pamphilie les bornes de la navigation de ses sujets. On vit alors le peuple le plus libre de l'univers exercer, pour la première fois, un acte de despotisme sur la mer, et le roi le plus absolu forcé de s'y soumettre.

§. 3. La journée de Salamine fut suivie de celles de Platée et de Mycale. La perte de ces trois batailles porta le coup le plus terrible à la monarchie des Perses. Les Athéniens, devenus les maîtres de la mer, délivrèrent du joug l'île de Chypre, la Thrace, la Macédoine, et la Chersonèse. Bientôt, sous la conduite de Cimon, ils chassèrent les Perses de l'Ionie, et brûlèrent ou coulèrent à fond tous les vaisseaux du grand roi.

SECTION VI.

GRÈCE.

§. 1. La Grèce avait à l'orient la Propontide et la mer Egée; au midi la mer d'Ionie : elle était coupée au milieu presque entièrement par

le golfe de Corinthe, et bordée en outre d'îles peu distantes du continent, et assez rapprochées les unes des autres. La nécessité dans laquelle se trouvèrent les habitans du continent et les insulaires de communiquer ensemble et d'échanger les productions respectives de chaque contrée, fit que tous s'adonnèrent de bonne heure à la navigation.

§. 2. Les Grecs vifs et entreprenans, et qui portèrent à un tel degré la culture des arts et des sciences, que nos regards aiment toujours à se diriger vers ce point du globe devenu pour nous la source de la lumière, les Grecs n'omirent rien pour se conserver une grande supériorité sur mer, après la victoire éclatante qu'ils remportèrent sur les Perses. Extrêmement opiniâtres et très-prévenus en leur faveur, ils aimaient plus à se faire connaître et à exciter l'admiration des autres peuples, qu'à s'acquérir des sujets. Mais trop jaloux les uns des autres, pour jouir en commun du fruit de leurs succès, ils se livrèrent à de cruelles dissentions. Les Athéniens convaincus qu'ils devaient à la mer la conservation de leur patrie, résolurent d'entretenir leurs forces maritimes. Themistocles prit de sages mesures pour les augmenter; mais Aristides

devenu leur chef, fit passer à ses concitoyens l'empire de la mer dont les Lacédémoniens avaient été jusque là en possession. Ceux-ci ne virent point sans jalousie, ni sans inquiétude, l'accroissement des forces maritimes des premiers, et leur empire sur les mers Egée et Ionienne.

§. 3. Ces deux républiques rivales, si différentes de mœurs et de coutumes; l'une remarquable par sa politesse et son luxe, l'autre par la sévérité de sa discipline; la première qu'on aimait davantage, la seconde qu'on était forcé d'admirer, coururent souvent aux armes. Athènes aurait vraisemblablement conservé plus long-temps sa prépondérance maritime, si sa rivale, oubliant les principes de Licurgue son illustre législateur, n'eût voulu s'assurer l'empire de la terre par celui de la mer (1) : mais

(1) Cragius, *de Republ. Lacedemon. lib.* 3, *c.* 4, a prétendu que Lycurgue avait positivement défendu aux Spartiates de construire des vaisseaux et d'entretenir des matelots; mais il n'est pas même vraisemblable que personne ait jamais pensé à faire de telles lois dans un pays comme la Laconie, qui avait au moins cinquante villes maritimes, et qui seraient devenues d'affreux déserts, si on leur eût interdit la pêche et le commerce de l'Asie, de l'Afrique et de la

Sparte de son côté, n'aurait jamais pu exécuter ce grand dessein, sans l'ambition aveugle des Athéniens, qui les poussa à la malheureuse expédition de Sicile dont les suites furent si funestes à leur puissance. Les Lacédémoniens profitèrent de la détresse de leur rivale, l'attaquèrent et lui prirent cent quatre-vingt navires. Bientôt ils l'assiégèrent dans les formes, la contraignirent de se rendre à discrétion et d'ouvrir ses portes aux vainqueurs, qui détruisirent ses fortifications. Conon en relevant les murs de sa patrie, ne put lui faire recouvrer sa puissance maritime. Les Spartiates qui l'avaient détruite avec les secours des Perses, ne purent à leur tour la conserver pour eux-mêmes, dès que leurs alliés cessèrent de leur fournir de l'argent et des vaisseaux.

§. 4. Les Lacédémoniens, après l'humiliation d'Athènes, parurent au rang des peuples qui prétendirent exercer un despotisme

Sicile. Indépendamment de cette considération, la prétendu défense de Lycurgue est démentie par une infinité de faits : car on trouve dans l'histoire que les Lacédémoniens eurent toujours des vaisseaux armés en guerre ; et dès le siècle de Crésus, ils vinrent débarquer leurs troupes dans l'île de Samos, où ils avaient été attirés par un esprit de brigandage.

absolu sur toute la surface de la Méditerranée. Alcibiade, par une politique insidieuse, les conduisit vers leur ruine, sous prétexte de leur frayer le chemin à la fortune. Lorsqu'il se fut réfugié à Lacédémone, il conseilla aux rois, aux éphores et à tout le peuple en général d'augmenter constamment leur marine, afin d'être en état de faire baisser tous les pavillons à l'aspect du leur, et de devenir en conséquence de véritables *Thalassocrates*; c'est-à-dire, dominateurs exclusifs des mers de la Grèce (1). On haïssait déjà beaucoup les Spartiates, parce qu'ils prétendaient régner sur le continent; mais on les détesta encore davantage, lorsqu'ils voulurent, d'après le conseil perfide de l'Athénien, devenir aussi les tyrans des eaux.

§. 5. L'orgueil et l'abus des prospérités qui préparèrent la chute d'Athènes, firent bientôt éprouver le même sort à son insolente rivale. L'empire de la mer que Lacédémone acquit à la journée d'Egos-Potamos par les séductions de Lysandre, fut anéanti dix ans après à la bataille de Gnide, où l'athénien Conon détruisit

(1) *Isocrate*, harangue à Philippe de Macédoine, *pag.* 180.

totalement sa flotte et ses forces navales. Tous les efforts qu'elle fit depuis pour rétablir sa marine, furent absolument inutiles : car au moment où elle s'occupait sans relâche à la relever ; Epaminondas détruisit toutes ses forces de terre. On la vit bientôt plongée dans les plus grands malheurs ; et enfin totalement exterminée par l'horrible tyrannie de Nabis, qui forme le plus effrayant tableau qu'offre l'histoire de la Grèce expirante.

§. 6. La décadence de ces deux républiques changea la face de la Grèce. Toute la fortune d'Athènes et de Lacédémone passa à Thèbes ; et Thèbes à son tour, après quelques brillantes prospérités, qui ne durèrent pas long-temps, parce qu'elles n'étaient que l'effet de l'audace, fut enveloppée dans la même ruine, et abandonna l'empire des mers grecques aux Macédoniens.

SECTION VII.

MACÉDOINE.

§. 1. Philippe, roi de Macédoine, démêlant toutes les vues et tous les projets des Grecs, et voulant s'agrandir et s'élever sur leurs débris, fit, dès le commencement de

son règne, tous ses efforts pour créer une marine, et pour lui assurer une grande prépondérance. Avec ce prince, un traité était un piége dont il fallait se méfier ; et un don était, pour ainsi dire, une déclaration de guerre. Je ne prétends pas justifier tous les moyens dont il se servit pour remplir ses vues : mais on ne peut nier qu'il n'ait été l'un des hommes les plus habiles dans l'art de gouverner. Le premier prétexte dont il se servit pour armer, ce fut celui de chasser les pirates devenus insolens par une longue suite de larcins heureux, et d'en nettoyer les mers Égée et Ionienne. Mais bientôt il exerça lui-même ce métier aussi infâme que lucratif. On le vit donc courir les mers avec ses vaisseaux ; et il enleva cent soixante-dix bâtimens chargés de riches marchandises dont le butin lui fut d'une grande ressource pour continuer la guerre. Philippe ne manqua pas de flatteurs qui, confondant les succès avec la justice, inventèrent des raisons pour légitimer ses expéditions maritimes, et pour lui en faire honneur. Mais une mort violente arrêta le cours de ses entreprises et de ses projets. Il fut tué dans le temps que, sous le titre modeste et spécieux de généralissime de la Grèce, il se disposait à aller

aller combattre les Perses, et se regardait déjà comme le conquérant de l'Asie et le dominateur de la mer.

Alexandre-le-Grand qui lui succéda, hérita de son ambition ainsi que de ses états : il entra dans toutes les vues de son père, adopta les mêmes principes, régna avec plus d'éclat quoique avec moins d'adresse et de génie, se couvrit de la gloire que Philippe avait acquise, et forma des projets encore plus vastes que les siens. Quoique ébloui de la rapidité de ses victoires et trouvant partout de nouveaux alimens à son orgueil, il ne perdit point de vue que, sans une marine et sans un établissement fixe de commerce, ses conquêtes lui devenaient inutiles et même ruineuses : c'est pourquoi ayant détruit Tyr et fait trembler Carthage, il fonda Alexandrie pour être le siége de la monarchie universelle qu'il méditait, et pour servir comme d'entrepôt général au commerce des diverses parties de l'univers qu'il aurait concentré dans ce point. En effet, il aurait pu s'ouvrir une communication utile avec les Indes et l'Éthiopie par la mer Rouge et le Nil, et une autre avec l'Europe et l'Afrique par la Méditerranée : aussi, il avait placé la nouvelle capitale du monde entre Tyr et Car-

thage, pour y attirer le commerce de ces deux villes.

§. 5. On prétend qu'Alexandre avait résolu de s'embarquer sur les côtes de la Syrie, pour aller humilier les Carthaginois et assujétir la Numidie et la Mauritanie; qu'ensuite il se proposait de sortir par le détroit de Gibraltar pour se porter sur l'Espagne et la soumettre; que de-là il aurait pénétré en Italie pour y abaiser la grandeur des Romains dont il commençait à prendre ombrage, et aurait enfin repassé dans la Grèce. D'autres rapportent qu'il voulait aller doubler le cap de Bonne-Espérance, faire le tour de l'Afrique et rentrer dans la Méditerranée. Il fit couper des bois dans le mont Liban pour construire des galères de sept rangs de rames, et il ordonna aux rois de Chypre de lui fournir des éperons de navire, des voiles et des cordages. Il projétait aussi d'entrer dans le Pont-Euxin, et d'aller jusqu'aux Palus-Méotides. Il avait fait préparer des matériaux pour équiper une flotte qu'il voulait conduire dans la mer Caspienne; mais la mort le surprit à la fleur de son âge (1), au milieu de tout ce que la fortune pouvait offrir d'agréable et de brillant: avec lui s'anéantirent tous ses projets.

(1) *Quint. Curt. in vitâ Alex. Justin. histor.*

SECTION VIII.

ÉGYPTE.

§. 1. L'Égypte, sous ses rapports géologiques et topographiques, ne pouvait inviter immédiatement ses habitans à faire de la marine leur occupation principale. Enceinte presque de toutes parts de rochers prodigieux de granit et de marbre, inondée chaque année par le débordement périodique du Nil, ne produisant que des arbres faibles, et en petit nombre, cette contrée manquait nécessairement des matériaux propres à la construction des navires. Une puissance morale ne contribua pas moins à éloigner les Égyptiens du métier de la mer. La religion, qui servit la politique dans ce pays plus que partout ailleurs, la religion, dis-je, attacha une espèce de déshonneur à l'état de marin; et Typhon, cet emblême du principe du mal et par conséquent l'ennemi de tout bien, y était aussi le dieu de la mer. Un prêtre se croyait souillé par le simple attouchement d'un nautonnier; et par la même raison, les étrangers furent déclarés impurs.

§. 2. Soumis à l'influence de toutes ces causes réunies, on voit avant le règne de Sésostris, les Égyptiens qui, grâces à la fertilité naturelle de

leur sol, ne manquaient de rien, ou du moins de fort peu de chose, fermer leurs ports à tous les étrangers, et traiter les navigateurs comme des scélérats et des profanes. Le temps, qui découvre tous les secrets, et fait connaître à la fois les effets et les causes, ouvrit les yeux de ce grand monarque qui régnait en Égypte 1659 ans avant l'ère chrétienne, et il sentit tous les avantages du commerce de l'Inde. Sésostris vint à bout de surmonter toutes les difficultés que les préjugés populaires opposaient à l'établissement du commerce et de la navigation avec les Indiens : il les vengea d'Érythras qui s'était rendu redoutable sur la mer Rouge, arma une flotte de quatre cents navires dans le golfe Arabique, se rendit maître de toutes les îles de la mer Rouge jusqu'aux Indes, et arriva, selon Hérodote, à une mer qui n'était pas navigable, à cause des bas-fonds dont elle était remplie. Mais la mort de Sésostris fit renaître les anciens préjugés, et perdre tous les avantages dont il avait commencé à enrichir son pays.

§. 5. Après la mort d'Alexandre-le-Grand, ses dépouilles furent partagées entre ses lieutenans. L'Égypte échut en partage à Ptolomée,

(1) *Herodot. hist. lib. II, pag. 126.*

fils de Lagus, lequel eut douze successeurs de sa famille, qui tous furent appelés Ptolomées, et qu'on ne distinguait que par un surnom. Ce premier roi d'Égypte, d'un génie élevé et entreprenant, favorisa l'établissement d'Alexandrie, et fit jouir cette ville de tous les droits et de tous les priviléges qu'elle méritait. Ptolomée r'ouvrit la navigation des Indes interrompue depuis long-temps; et les facilités qu'il y apporta, jointes à l'espérance prochaine du gain, attirèrent en Égypte tout ce qu'il y avait de plus accrédité dans le négoce, ainsi que les plus habiles navigateurs. Pour exciter de plus en plus le commerce dans ses états et empêcher en même temps qu'aucune autre nation ne pût le lui ravir, il fit tracer le plan d'une ville magnifique sur la côte occidentale de la mer Rouge, afin de veiller lui-même sur sa marine, et d'entretenir les correspondances qu'elle exigeait.

§. 4. Ce grand dessein, que divers obstacles traversèrent, ne fut exécuté qu'après sa mort par Ptolomée-Philadelphe, qui se hâta de donner à cette ville le nom de Bérénice, sa mère. Ce prince entretint aussi deux flottes nombreuses, l'une dans la mer Rouge, l'autre dans la Méditerranée, pour contenir les pirates et mettre le commerce maritime à l'abri de leurs sur-

prises : cette double dépense marquait en même temps sa puissance sur mer et son attention sur tout ce qui pouvait favoriser les progrès du commerce. Philadelphe, en effet, était trop bon politique pour ne pas comprendre que c'est en vain qu'un souverain travaille à rendre le trafic facile, s'il ne se met aussi en état de le protéger par une bonne marine militaire : aussi la sienne était-elle dans un état très-brillant. Ce fut sans doute pour reconnaître tout ce que ce prince avait fait en faveur de la navigation, et pour transmettre à la postérité un monument durable de la splendeur que le commerce avait acquis sous son règne, que Callicrate, général des flottes du roi, consacra à la reine Arsinoë, femme et sœur de ce prince, un temple où elle était honorée sous le nom de Vénus, comme une divinité tutélaire des navigateurs (1). Les conquêtes que Philadelphe ajouta aux états de son père, lui procurèrent un empire sans bornes tant par terre que par mer. Il avait, selon Théocrite (2), 33,339 villes sous son obéissance; aussi Callimaque, qui vivait sous son règne, suppose-t-il

(1) *Athenœus. lib. 5. p. 206.*

(2) *Théocrite. idil.* 17.

dans son hymne en l'honneur de l'île de Délos, qu'Apollon avait anciennement annoncé la grandeur de ce prince, et prédit qu'il étendrait son empire sur les mers depuis le lever du soleil jusqu'à son couchant.

§. 5. Ptolomée-Évergètes poussa ses acquisitions encore plus loin que son père Philadelphe : il veillait constamment à ce que rien ne troublât la navigation sur la mer Arabique où il dominait exclusivement; mais ce prince paraît être le dernier des Lagides qui ait mérité des éloges de la part des historiens. Ils nous représentent ses successeurs comme des princes qui, adonnés seulement à leurs plaisirs et au luxe, négligeaient entièrement la marine et le commerce.

§. 6. Malgré cette faute de la part des rois Ptolomées qui vinrent après Évergètes, les Égyptiens avaient reçu de ses prédécesseurs une impulsion trop forte vers le commerce maritime, pour l'abandonner. Aussi ils continuèrent de se montrer extrêmement passionnés pour la navigation et les découvertes qui en sont la suite. On les vit en conséquence parcourir d'un côté la mer Méditerranée dans tous les sens, s'avancer jusqu'à Cadix, pénétrer dans les Palus-Méotides; de l'autre, vi-

siter le golfe Arabique et le sein Persique, descendre vers le Midi, le long des côtes orientales de l'Afrique, jusqu'à l'île de Madagascar, longer tout le rivage de l'Océan oriental, aborder à l'embouchure de l'Indus, reconnaître les côtes de Malabar et de Coromandel, fréquenter l'île de Taprobane, remonter le Gange, et pousser la navigation jusqu'à Palibothra, capitale des Indes.

§. 7. Le règne de Ptolomée XII, surnommé Denis, qui fut le dernier des rois Ptolomées, acquit plus de célébrité par la guerre que César soutint si glorieusement dans Alexandrie, que par les exploits et les belles actions du monarque égyptien (1).

§. 8. Cléopâtre, qui avait succédé à son frère, et qui fut aussi fameuse par sa beauté que par son luxe et ses aventures galantes, avait néanmoins si bien remonté la marine égyptienne et réparé le désastre qu'elle avait essuyé au siége d'Alexandrie, qu'elle fut en état

(1) La guerre d'Alexandrie offre une des plus belles époques de l'histoire ancienne, et c'est toujours avec le plus grand plaisir qu'on en lit la description dans les commentaires de César, *de bello civ. lib.* 3. et dans ceux d'Hirtius Pansa, *de bello Alexand.*

le fournir à Antoine un secours considérable tant en vaisseaux qu'en troupes de mer pour faire la guerre à Auguste (1). C'est sans doute pour servir de monument à la puissance maritime de cette princesse, que plusieurs de ses médailles portent au revers, des vaisseaux ou des proues de navire. Après la bataille d'Actium et la mort tragique de cette malheureuse reine, l'Égypte fut réduite en province romaine, et son commerce maritime passa au pouvoir des Romains, dont les Égyptiens ne furent plus que les facteurs et les commissionnaires.

§. 9. Dans ce dernier état, l'Égypte ne soutint pas, il est vrai, son grand caractère dans l'histoire; mais elle continua pourtant de perfectionner son commerce, son industrie, et ses manufactures. Les révolutions que ce malheureux pays a depuis essuyées, les invasions des Persans, l'irruption d'Amrou, commandant sarrasin du calife Omar, la folie des croisades, l'usurpation des sultans de Damas, la mauvaise administration des Mamelucks et leur soumission au joug des Turcs, ainsi que la réduction de l'Égypte par les Français, n'ont pu

(1) *Plutarque, in vitâ Anton.*

consommer sa destruction. L'Égypte, avec une capitale qui contient quatre cent mille ames, nous prouve suffisamment qu'il lui reste encore au moins une partie de son ancienne magnificence. Il devient impossible de calculer quelles seraient les conséquences et les résultats de sa résurrection pour les nations de l'Europe, et à quel degré de splendeur elle remonterait, si le commerce, les arts, les sciences et les manufactures pouvaient de nouveau s'y établir sous les mains d'un peuple industrieux et magnanime (1).

Section IX.

CARTHAGE.

§. 1. Sur les débris de l'ancienne ville de Tyr, et avec le secours des instructions données par les Phéniciens, s'éleva Carthage (2), cette fière rivale de Rome, qui lui disputa si

(1) Lettres sur l'Inde relativement à l'Egypte, par *Taylor.*

(2) Selon l'opinion la plus commune, cent trente années avant la fondation de Rome, Elise ou Didon, princesse phénicienne, s'étant embarquée pour se soustraire à la tyrannie de Pigmalion, vint aborder sur les côtes de l'Afrique avec les compagnons de sa

long-temps l'empire du monde. Conquérante par avarice, moins jalouse de gloire qu'avide de richesses, cette république s'était rendue maîtresse de toutes les côtes d'Afrique, de la Sicile et de la Sardaigne. Dominant tyranniquement sur la mer Méditerranée jusqu'aux colonnes d'Hercule, elle avait osé défendre aux nations étrangères de s'arrêter plus de cinq jours dans les ports de Sardaigne, ne permettant d'ailleurs d'y rien acheter que pour se radouber ou pour offrir des sacrifices (1); elle voulait même empêcher les Romains de laver leurs bras dans la mer de Sicile.

§. 2. Les Carthaginois, dans leur insatiable

---

fuite. La beauté du pays, l'accueil que lui firent d'anciens Tyriens qui y étaient établis, et jusques aux Africains des environs, la déterminèrent à y fixer son séjour : elle battit la ville de Carthage. Cet établissement n'était rien moins qu'une conquête. Didon paya un tribut pour le terrain qu'on lui donna, et ce tribut subsista pendant plusieurs siècles, jusqu'à ce que les Carthaginois, devenus plus puissans, rendirent tributaires à leur tour les peuples dont ils l'étaient auparavant.

(1) Nihil emito, nihil ve sancito, nisi quantum ad sacra, vel navigia opus sit : intra diem quintum inde abito *Polyb. hist. lib.* 3.

cupidité, n'envisageaient que le gain, le poursuivaient partout où ils pouvaient le trouver, et s'emparaient de ce qui leur convenait, sans égard pour les droits des propriétaires. Leurs progrès sur mer furent aussi étendus que rapides et produisirent non moins promptement le luxe et l'audace que de tels succès traînent d'ordinaire à leur suite. Vers la fin de la seconde guerre punique, Carthage comptait dans ses murs plus de 700 mille habitans, et plus de 300 villes en Afrique même, dont elle était la capitale. Elle avait envoyé des colonies en Espagne, en Sicile, en Sardaigne, aux îles Baléares; colonies qui y étaient devenues aussi populeuses que puissantes. Ses vaisseaux, respectés en tous lieux, faisaient tous les jours de nouvelles conquêtes. On croit même que les Carthaginois pénétrèrent jusque dans l'Amérique; découverte dont leur politique méfiante et soupçonneuse les porta unanimement à ne point faire part aux autres nations.

§. 3. Le désir d'assurer et d'étendre leurs conquêtes en Sicile, la nécessité d'humilier Rome, qu'ils regardaient comme une rivale orgueilleuse, la résolution de se conserver l'empire des mers et du commerce, furent les vrais motifs de la première guerre punique.

Les Romains furent animés sans doute par des motifs du même genre. Il est probable aussi que la possession de la Sicile et de la Sardaigne, qui devait naturellement être le prix des vainqueurs, a influé puissamment sur la résolution que prit le Sénat romain d'entrer en guerre avec les Carthaginois. Cette guerre donna lieu à plusieurs combats de mer qui furent suivis d'une paix, toute au détriment de Carthage.

§. 4. Amilcar-Barca, chargé de la négociation, ne signa qu'à regret les dures conditions que la détresse de la république le forçait de recevoir; il en conçut un vif dépit contre les Romains qu'il accusait d'abuser de leurs avantages. Mais sa haine monta à son comble, lorsque le Sénat non content des clauses déjà très-onéreuses du traité, ne le ratifia qu'après en avoir ajouté de plus fâcheuses encore. Amilcar y acquiesça; mais le ressentiment qu'il en conserva doit être regardé comme une des principales causes de la seconde guerre punique, puisque ce ressentiment le porta à inspirer au cœur du jeune Annibal la haine la plus forte contre Rome; Annibal commença, à la vérité, les hostilités en Espagne; mais les Romains s'étaient déjà permis depuis

long-temps, envers son père et son beau-frère Asdrubal, des provocations qui autorisaient, en quelque manière, les Carthaginois à une rupture décidée. L'olivier d'une main, l'épée de l'autre, Annibal s'ouvrit un chemin à travers les Pyrénées et les précipices des Alpes. Après la journée de la Trébie, si avantageuse aux Carthaginois, leur chef se trouva en état de vaincre glorieusement ses ennemis, et de triompher d'eux à Cannes.

§. 5. Les Romains, instruits par leurs défaites, se bornèrent à une guerre de ruse, lui coupèrent les vivres, interceptèrent les contributions qu'il imposait, et réfroidirent le zèle des recrues qu'il rassemblait de tous côtés. Dès-lors Annibal commença à s'apercevoir d'un vide effrayant dans sa caisse militaire et dans ses légions. Bientôt il vit l'Espagne, la Sicile, la Sardaigne arrachées à sa république. La fortune de Scipion l'emporta finalement sur la sienne, dans les champs de Zama. Carthage vaincue reçut la loi d'un vainqueur habile à profiter de tous ses avantages. Les Romains, non seulement désarmèrent leur rivale en l'obligeant à brûler ses vaisseaux qui faisaient sa principale force, mais ils la taxèrent à des sommes considérables qu'ils exigèrent avec la

plus grande rigueur. « La cause des dieux et » des hommes l'emporta enfin, dit Tite-Live. » On disputait, de part et d'autre, laquelle des » deux nations avait rompu la paix : l'événe- » ment de la guerre prononça un jugement » équitable, et la victoire se déclara en faveur » du bon droit (1). »

§. 6. La troisième guerre punique ne peut être regardée que comme la dernière convulsion d'une victime qui s'est long-temps débattue sous le couteau, dont le sang coule déjà, et qui enfin expire. Le Sénat romain, inquiet et jaloux de voir le corps énervé de sa rivale reprendre quelque vigueur, se détermina à la détruire entièrement. Les Carthaginois, effrayés de l'armement considérable qne Rome dirigeait contre leur capitale, se soumirent à la dure nécessité, et demandèrent à entrer en négociation. Les Consuls qui commandaient en personne l'armée navale, firent des demandes si extraordinaires, que les Carthaginois jurèrent de mourir plutôt que de se soumettre à des conditions aussi insuppor-

---

(1) Vicerunt dii, hominesque ; et id de quo verbis ambigebatur, uter populus fædus rupisset, eventus belli, velut æquus judex, unde jus stabat ei victoriam dedit. *Tit. Liv. hist. lib.* 21. *pag.* 29.

tables. De cette résolution naquit une guerre qui dura deux ans; mais à la fin, Carthage fut serrée de près et attaquée dans ses derniers retranchemens. Tout ce qu'il est possible d'imaginer pour leur défense à des hommes épuisés par l'état de détresse où on les avait réduits, les Carthaginois le tentèrent. Ils construisirent de leurs vieux bois et des anciens ferremens abandonnés à la rouille, une flotte qui effraya d'abord les Romains, mais qu'ils détruisirent bientôt. Ils défendirent leur ville en disputant le terrain d'une rue à l'autre, jusqu'à la citadelle, que ses défenseurs eux-mêmes livrèrent aux flammes dans lesquelles ils se précipitèrent. On pourrait dire à juste titre de Carthage, ce que dit quelque part Cicéron, de Sardanapale, que sa mort fut la première action de courage qu'il eût fait pendant sa vie.

§. 7. Ainsi périt l'ancienne Carthage, environ sept cent cinquante ans après sa fondation. Les Romains rebâtirent, sur une partie du même emplacement, une nouvelle ville; mais elle n'acquit d'illustration que sous Auguste, qui la fit considérer comme la seconde ville de l'Empire romain. Maxence la réduisit en cendres. Elle redevint assez importante pour tenir un rang considérable entre les villes d'Afrique,

d'Afrique, sous Genséric, roi des Vandales. Bélisaire l'attacha de nouveau à l'empire romain; mais vers la fin du septième siècle de notre ère, les Sarrasins la détruisirent au point qu'il n'en reste plus la moindre trace.

SECTION X.

ROME.

§. 1. Denis d'Halicarnasse, Polybe, Tite-Live et autres historiens de Rome, supposent unanimement que la navigation n'était point connue des Romains dans les premiers siècles de la République, et qu'ils ne commencèrent à construire des navires que dans le cours de la première guerre contre les Carthaginois; c'est-à-dire, lorsque la prise d'Agrigente les eut fortifiés dans le dessein de conquérir la Sicile. Polybe donne même, comme une preuve de la grandeur de leur génie, cette hardiesse qui leur fit concevoir le projet d'une marine, sans avoir eu jusqu'alors aucune idée de la mer, et le succès merveilleux qui couronna leur tentative (1).

§. 2. Quoique la marine des Romains ait

(1) *Polyb. hist. lib. 1. pag. 28.*

été très-imparfaite dans ses commencemens, c'est cependant par son moyen que, dans la suite, ils étendirent leurs conquêtes et portèrent leurs armes victorieuses dans la Sicile, la Sardaigne, la Corse, l'Espagne, l'Afrique et l'Asie. Les mêmes historiens ne parlent non plus d'aucune expédition maritime pendant tout le temps que les rois régnèrent à Rome; mais leur silence sur ce point est formellement contredit par les anciens traités conclus entre Rome et Carthage que Polybe lui même rapporte en entier d'après les originaux conservés de son temps au Capitole (1). Par l'un de ces traités conclu sous les premiers Consuls de la République, la même année de l'expulsion des rois, il est évident que dès-lors les Romains avaient des navires à eux, distingués de ceux de leurs alliés et de leurs sujets, et que ce n'était pas seulement des vaisseaux marchands, puisque les différentes espèces de bâtimens y sont spécifiées. On sait d'ailleurs, par Tite-Live, que l'an de Rome 416 qui précéda la première guerre punique de soixante et quatorze ans, les Romains, s'étant emparés de la flotte des Antiates, firent remonter six

(2) *Polyb. loc. cit. pag.* 88.

de leurs galères jusqu'à Rome, et les mirent dans les lieux destinés à la garde et à la construction des navires (1).

§. 3. Sous le consulat de Cajus-Junius Brutus, et d'Emilius Barbula, le tribun Décius Mus réveilla dans l'esprit des Romains le goût de la marine en les engageant à créer deux magistrats appelés *Duumvirs*, pour veiller à l'équippement des flottes et présider en même temps à tout ce qui regarde la navigation. Cette institution des *Duumvirs* eut lieu cinquante ans avant l'époque assignée par Polybe à la création de la marine romaine; et c'est cependant le même historien qui nous a rendu compte de l'insulte faite à la flotte romaine par les Tarentins, insulte qui causa la guerre contre Tarente; c'est lui qui nous apprend que Valérius, commandant de cette flotte, exerçait une des charges de *Duumvir* naval (2). Les guerres puniques qui succédèrent, mirent les Romains dans la nécessité de cultiver plus particulièrement la marine qui, jusque-là, n'avait point eu de forme constante. Aussi Rome commence, à cette époque, à encourager l'art

(1) *Tit. Live, hist. lib.* 8.
(2) *Polyb. loc. cit. lib.* 1.

nautique par les plus grandes récompenses. Le consul Duillius, après avoir défait entièrement la flotte carthaginoise, l'an de Rome 491, reçut, dans un triomphe extraordinaire, qui fut le premier triomphe naval qu'on eût vu à Rome, les remercîmens de la nation; on frappa une monnaie d'argent, sur laquelle on voyait Neptune avec son trident, porté sur un char. Les honneurs décernés à Duillius furent, pour ainsi dire, rendus permanens par le privilége que lui accorda le Sénat de se faire toujours précéder, lorsqu'il rentrait de nuit dans sa maison, par des flambeaux qui éclairaient son passage dans les rues de Rome et par une musique guerrière (1). Le monument que fit élever la République à cette occasion, afin d'exciter l'émulation par le spectacle continuel de cette victoire navale, subsistait encore du temps de Pline

(1) Cicéron a cependant critiqué, on ne sait pourquoi, cette habitude de Duillius, qu'il regardait comme puérile, et comme une espèce d'usurpation. Il fait dire en conséqnence à Caton, dans son livre *de Senectute, Duillium redeuntem à cœnâ sæpe videbam puer. Delectabatur crebro funali et tibicina, quæ sibi nullo exemplo privatus sumpserat : tantum licentiæ dabat gloria!* Florus a été du même avis, *lib.* 2. *c.* 2. §. 10. *Non contentus unius dici triumpho, per*

le naturaliste (1). C'était une colonne rostrale, avec des inscriptions analogues à l'événement qui a fait passer à la postérité le nom de Duillius, ainsi que ces témoignages de la reconnaissance nationale.

§. 4. Cette première action maritime, cette victoire si éclatante sur une nation qui tenait depuis long-temps l'empire de la mer, encougea les Romains à porter la guerre en Afrique. Ce dessein épouvanta les Carthaginois qui craignaient toujours d'être attaqués sur leur territoire. Régulus fut chargé d'exécuter cette descente. Pour la prévenir, Carthage mit en mer une flotte de trois cent cinquante galères, montées par plus de cent quarante mille hommes. C'était paraître sur mer, selon l'expression de Polybe (2), avec la dignité d'une nation qui avait commencé à y exercer l'empire. La flotte carthaginoise, malgré sa supériorité dans la manœuvre, la légèreté de ses navires, et tous les avantages qui naissent

vitam omnem ubi a cœnâ rediret, lucere sibi funalia præcinere sibi tibias jussit quasi quotidie triumpharet.

(1) *Plin. hist. nat. lib.* 34. *cap.* 7.

(2) *Utpote qui jam pelago dominari cœperant.*
Polyb. loc. cit. lib. 1.

de l'habitude de la navigation, n'effraya point Régulus. L'abordage auquel il savait qu'il forcerait l'ennemi, moyennant une espèce de grappin appelé *Corbeau*; que Duillius avait imaginé, lui paraissait suppléer à tout ce qui lui manquait. Il y eut trois actions différentes et acharnées entre cette prodigieuse quantité de navires, montés par un si grand nombre de troupes de part et d'autre. L'avantage des trois batailles demeura aux Romains, et la victoire fut complète. Il est vrai que les Carthaginois leur coulèrent à fond vingt-quatre galères; mais les Romains leur en firent perdre trente de la même manière; et ils en prirent de plus soixante-quatre; les Carthaginois n'en prirent pas une seule (1).

§. 5. Tel fut le coup d'essai de la marine des Romains. La République mit en mer, l'année suivante, une flotte de cent cinquante galères, et les consuls Servius et Émilius la montèrent: le commandement des forces de mer obtint la préférence sur celui des forces de terre. La flotte Carthaginoise, composée de deux cents galères, se porta contre l'ennemi: les Romains, de leur côté, vinrent à sa ren-

(1) *Polyb. loc. cit.*

contre aussitôt qu'ils l'aperçurent, et fondirent sur elle si brusquement et avec tant de supériorité de valeur, quoique inférieurs en force, que ce fut moins un combat qu'une déroute totale, au point que les Carthaginois perdirent à cette action cent quatorze galères. Les Consuls voulant retourner promptement à Rome pour jouir du triomphe qui les attendait, s'obstinèrent à tenir la mer, malgré les remontrances des pilotes qui prévoyaient une tempête imminente. Il s'en éleva en effet une si terrible, que de trois cent soixante-quatre galères, à peine s'en sauva-t-il quatre-vingt : le reste fit naufrage ou échoua sur les côtes. Aussi Polybe remarque, à ce sujet, qu'aucune nation ne fit jamais une si grande perte (1). Cette disgrace rendit aux Carthaginois la supériorité qu'ils avaient perdue sur mer. Ils n'omirent rien pour détruire le reste de la marine romaine. Ils firent en conséquence passer en Sicile une armée composée de tous les vétérans mêlés avec les nouvelles levées, et cent quarante éléphans. Deux cents galères protégeaient les opérations de terre et insultaient l'ennemi partout où elles le rencontraient.

(1) *Majorem jacturam uno tempore factam nemo ante œtatem nostram meminit. Polyb. loc. cit.*

§. 6. Les Romains construisirent en trois mois une nouvelle flotte de cent quarante voiles: entreprise presque incroyable, dit Polybe qui la rapporte (1). Les Consuls qui la montaient prirent sur leur route les débris de l'ancienne armée navale; ce qui porta le nombre de leurs galères à deux cent vingt. Avec ces forces, ils marchèrent contre Palerme qu'ils prirent d'assaut; c'était la meilleure place que les Carthaginois eussent en Sicile. Mais l'inexpérience des Romains dans la manœuvre leur coûta encore cette fois 150 vaisseaux, qu'une furieuse tempête leur fit perdre près le cap *Palinurus*. Rome, presque découragée par tant de désastres successifs, renonça, pour le moment, à l'empire maritime, en se bornant aux expéditions terrestres, qu'elle jugeait alors préférable pour la gloire et la majesté de son empire à toutes les richesses du commerce (2).

§. 7. Cette résolution des Romains ne dura

(1) *Quod vix credibile cuiquam videatur. Polyb. ibid.*

(2) Tantis calamitatibus tum quidem acceptis populus romanus, et si honorem et majestatem sui imperii anteponendam existimaret, tamen magnitudine malorum imperatus, mari omnino abstinere decrevit. *Polyb. loc. cit.*

pas long-temps. Les Carthaginois ayant mis une flotte en mer, pour s'emparer de la Sicile, Rome en équipa aussi une avec la plus grande diligence, pour s'opposer à cette invasion qui blessait sa magnanimité (1). Mais cette flotte, réparée avec tant de dépense et de précipitation, ne put résister aux forces des Carthagiginois; elle fut détruite dans le fameux combat de *Drepanum*, où les ennemis coulèrent à fond quatre-vingt galères, et en prirent quatre-vingt-treize. Le consul Claudius, qui la commandait, fut trop heureux de se sauver avec le reste. Cette défaite, dont on attribua la faute à lui seul, fut punie de la perte du consulat. Néanmoins, elle ne rebuta pas le Sénat, qui, ayant fait équiper une nouvelle flotte, en donna le commandement à Lutatius, fameux par le traité qui finit la première guerre punique. La flotte romaine joignit celle des Carthaginois, la battit, coula à fond cinquante de leurs navires, et en prit soixante-dix. Cette victoire termina une guerre longue et

(1) Romani et si ingens se vulnus accepisse intelligebant, nihil tamen pristinæ magnanimitatis immemores confestim reparata classe consulem in Siciliam mittunt. *Polyb. ibid.*

sanglante, dans laquelle les deux Républiques développèrent en combattant des haines plus grandes encore que leurs forces (1). Elle cessa enfin, après avoir duré vingt-trois ans, sans relâche; et tout l'avantage en fut recueilli par les Romains. La possession paisible de la Sicile, de la Sardaigne et de la Corse, leur demeura par le traité de paix.

§. 8. C'est ainsi que se termina la seconde guerre punique. Scipion, vainqueur en même temps d'Annibal en Afrique, n'accorda la paix aux Carthaginois, qu'à condition qu'ils n'auraient plus à l'avenir que dix vaisseaux, et que les autres seraient livrés aux Romains : ce qui fut exécuté (1). Scipion, de retour à Rome, après y avoir reçu les honneurs du triomphe, rendit publiquement grâces aux Dieux qui lui avaient accordé une victoire si éclatante, et éleva un temple à la divinité qui préside aux tempêtes, pour avoir été arraché, lui et sa flotte en revenant d'Afrique, aux périls d'un orage furieux dans les mers de Corse; il fit graver dans ce temple l'inscription suivante :

---

(1) Odiis etiam prope majoribus certarunt quam viribus. *Polyb. loc. cit.*

(2) *Tite-Live*, *histor. lib.* 30. §. 37. et 43.

Te quoque, tempestas, meritam delubra fatemur,
Cum pene est Corsis obruts classis acquis.

§. 9. L'éclat de ces triomphes et ces hommages publics rendus aux Dieux; l'abondance extraordinaire de grains et d'autres denrées qui affluèrent à Rome depuis cette victoire, et les avantages de la possession des îles de Sicile et de Sardaigne, inspirèrent aux Romains des attraits séduisans pour la marine.

§. 10. Rome paraît, depuis cette époque, s'être tellement perfectionnée dans la science de la navigation, qu'elle fut bientôt en état de châtier les Illyriens, qui s'étaient adonnés à la piraterie, et exerçaient leurs brigandages sur toutes les nations voisines (1), ainsi que de forcer Philippe, roi de Macédoine, à lever le siége qu'il avait mis devant les villes d'Oricum et d'Apollonie, que Rome possédait sur les côtes de l'Épire et de la Macédoine, et à brûler lui-même une partie de ses vaisseaux (2). Philippe ne fut pas corrigé par ce premier échec. Quelques années après, il mit en mer une flotte nombreuse pour se mesurer encore une fois

(1) *Tite-Live, lib.* 20. *Florus, lib.* 1. *cap.* 5.
(2) *Tite-Live, lib.* 24. §. 40.

avec les Romains : mais ayant été complètement battu, il sollicita la paix, qu'il n'obtint qu'à des conditions très-onéreuses, et entre autres, celle de livrer toutes ses galères couvertes aux vainqueurs (1). Persée, fils de Philippe, s'étant uni aux Illyriens, voulut aussi tenter le sort des combats avec les Romains; mais il fut complètement battu et fait prisonnier, lui, et ses trois enfans, et Gentius, roi d'Illyrie. Ces captifs, offerts à la vue des Romains, rehaussèrent l'éclat des trophées du vainqueur C. Fulvius, à qui l'on décerna les honneurs du triomphe (2).

§. 11. Antiochus ne fut pas plus heureux: vaincu plusieurs fois, il fut obligé par un traité de paix de se renfermer dans la Syrie, d'abandonner aux Romains tout ce qu'il possédait en Asie, et de livrer tous ses vaisseaux de guerre, à l'exception de dix brigantins, dont on limita jusqu'à la navigation. Son fils ayant voulu, par la suite, rétablir sa marine, Rome fit mettre le feu aux vaisseaux dont il avait ordonné la construction (3).

---

(1) *Tite-Live, lib.* 33. §. 30.

(2) *Tite-Live, lib.* 45. §. 43. *Vellejus Paterc. lib.* 1. §. 9.

(3) *Florus hist. lib.* 2. *cap.* 8. §. 12-18.

Le même sort fut réservé aux Étoliens, aux Istriens et à Nabis, usurpateur de Sparte, qui infestait les mers de la Grèce par ses pirateries (1).

§. 12. La ruine totale de Carthage, qui suivit la troisième guerre punique, soumit à la puissance romaine tout le reste de l'Afrique. Cette province devint par la suite d'un grand secours à Rome pour la traite des blés. L'embrâsement de Corinthe, qui eut lieu peu de temps après, acheva d'abattre la Grèce, et de la jeter dans une servitude d'autant plus triste, qu'elle avait été plus long-temps accoutumée à commander. Tout pliait alors devant la République. Mithridate cependant qui osa lui résister, d'abord avec assez de courage, ensuite par l'artifice et la fraude, aurait fait trembler Rome s'il n'avait eu à combattre les Scylla, les Lucullus et les Pompée, sous lesquels il succomba après vingt ans de guerre (2).

§. 13. Pendant que Rome était occupée à subjuguer l'Afrique et l'Asie, à abattre la puissance de Jugurtha, roi de Numidie, celle de Tygrane, roi d'Arménie, et à étouffer les

(1) *Tite-Live, lib.* 35, *Polyb. lib.* 13. *in excerpt.*

(2) *Plutarque, in vitâ Sçill. Luculli. et Pomp.*

troubles intérieurs dont elle était agitée, la Cilicie enfantait des pirates, qui, devenus formidables par leurs brigandages, entretenaient des liaisons et des correspondances en tous lieux pour faire des descentes, ravager la campagne, mettre les principales villes maritimes à contribution, et ravir les trésors des temples les plus célèbres. Le peuple romain se plaignait hautement de la cherté des vivres et des denrées de première nécessité qui étaient interceptées par ces pirates, en venant d'Egypte, de Sicile et de Sardaigne. Pompée, avec des flottes nombreuses, fut enfin chargé de terminer une guerre dont les suites paraissaient très-dangereuses. Le succès couronna les efforts et les talens de ce grand homme; il soumit bientôt ces brigands, leur défendit l'usage de la mer, et rendit aux navigateurs le repos et la liberté (1).

§. 14. Les conquêtes que les Romains firent en Afrique et en Asie, leur valurent des richesses immenses, et auparavant inconnues. Ces richesses introduisirent à Rome un luxe

---

(1) *Plutarq. in vitâ Pompej. Florus, lib.* 3. *c.* 6. *Vell. Pater. lib.* 2. §. 31 et 32. *Cicero pro lege Manilia.*

extrême, une élégance recherchée qui se communiqua à toutes les classes de la société. L'amour du plaisir, la pompe, la magnificence bannirent l'ancienne sévérité des mœurs: la nation, devenue plus riche, plus polie, plus voluptueuse, dédaigna l'humble pauvreté de ses ancêtres, se créa une foule de besoins, et adoucit ses antiques idées de vertu (1).

§. 15. Les Romains, tourmentés depuis lors par l'ambition des conquêtes qui leur promettaient de nouvelles richesses, ne se contentèrent pas d'avoir obtenu l'empire de la Méditerranée : ils aspirèrent à la domination d'une mer nouvelle et à l'acquisition de pays jusqu'alors inconnus. Quand César eut le gouvernement des Gaules, ils osèrent naviguer dans l'Océan, et ils firent à ce dessein construire des navires plus forts que ceux qu'ils avaient eus jusqu'alors.

---

(1) Remoto Cartaginis metu, sublataque imperii æmula, a virtute descitum, ad vitia transcursum : vetus disciplina deserta, nova inducta. *Vellejus* Pater. *loc. cit.* Paulatim discessum ad delinimenta victorum, balnea, et conviviorum elegantiam, idque apud imperitos humanitas vocatur. *Tacitus, annal. lib.* 2.

§. 16. Les Vénètes, ou habitans de Vannes, étaient puissans sur mer; ils avaient un commerce suivi avec la Grande-Bretagne. Dominateurs des côtes voisines, ils exigeaient des tributs des peuples qui les habitaient. Ayant assassiné les ambassadeurs que César leur avait envoyés pour demander leur alliance, celui-ci les punit de leur barbarie, en les soumettant entièrement dans une bataille navale (1). Après cette victoire, il résolut de passer en Angleterre, pays absolument inconnu aux Romains ainsi qu'aux Gaulois eux-mêmes qui ne faisaient que raser ses côtes, pour acheter à la hâte quelques marchandises dont ils avaient besoin. Le génie et le courage accompagnèrent César dans cette entreprise hardie et périlleuse; aussi fut-il assez heureux, malgré tous les contretemps qu'il éprouva pour descendre en Angleterre, et obliger un peuple féroce et fanatique de sa liberté à payer des tributs et des impôts considérables aux Romains.

§. 17. Les nouvelles connaissances sur la marine, que César venait d'acquérir dans les Gaules, lui furent d'une grande utilité pendant les guerres civiles qui le rappellèrent en Italie.

(1) Commentaires de César, *liv.* 3. §. 2.

Le

Le courage et la célérité avec lesquels il exécutait toutes ses expéditions maritimes, lui valurent la défaite de Pompée et la soumission de Cléopâtre. Il se rendit ensuite à Rome, où on lui décerna les honneurs du triomphe, et où il acheva l'asservissement de la république, dont il se fit le maître absolu (1). Mais dans le temps que César se préparait à rendre plus florissante la marine des Romains, il périt sous les coups des assassins, au milieu du Sénat (2).

§. 17. Après la mort tragique de ce héros, Auguste, quoique peu expérimenté dans l'art de la guerre et de la marine, sut cependant bien choisir ses généraux de terre et de mer; leur expérience et leurs bons conseils lui firent remporter plusieurs victoires. Il commença d'abord par ruiner entièrement les forces navales du jeune Pompée, qui voulut en vain soutenir le nom de *Grand*, que son père avait justement mérité. Il livra ensuite la fameuse bataille d'*Actium*, qui mit à sa discrétion celui de ses rivaux qu'il craignait le plus (3).

(1) Plutarque, vie de César.

(2) Plutarque, *loc. cit.*

(3) Octave, resté seul par la défaite d'Antoine, et

Il sut tirer profit de cette grande victoire, dont les suites lui donnèrent lieu d'établir un système de marine, qui dura même pendant le règne de quelques-uns de ses successeurs à l'empire. Ce système consistait à avoir trois grandes divisions de forces navales bien entretenues : l'une à Fréjus, dans la Gaule Narbonnaise, pour tenir en respect les côtes d'Espagne et la partie du Languedoc et de la Provence que baigne la Méditerranée; l'autre au cap de Misène, pour assurer la navigation de la mer Inférieure ou d'Étrurie, des îles de Sicile, de Sardaigne et de Corse; la troisième à Ravenne, pour assurer celle de la mer Supérieure, connue aujourd'hui sous le nom de mer Adriatique. Outre ces escadres, il y avait encore au cap de Misène et à Ravenne un nombre considérable de soldats appelés *Classiarii*, qu'on exerçait continuellement à la guerre maritime,

---

n'ayant plus de concurrent, ne tarda pas à donner un maître à une république, qui, par les différentes secousses qu'elle avait reçues, ne pouvait plus s'en passer. En lui commença l'empire romain, qu'il gouverna sous le nom d'Auguste; en changeant de nom, il parut avoir changé de caractère. Octave était cruel et brave; Auguste fut humain, et plus que prudent dans les dangers.

et qui étaient toujours prêts à s'embarquer et à servir sur mer (1). Auguste arma encore des vaisseaux, pour faire de nouvelles découvertes en Afrique vers l'équateur; d'autres pour étudier les côtes de l'Europe jusqu'aux frontières de la Chersonèse Cimbrique; d'autres, enfin, pour remonter les grands fleuves dont on ne connaissait que les embouchures, et qu'on appelait *Naves Lusoriœ*, ou *Lusuriœ* (2).

§. 18. Les Romains n'avaient jamais entrepris tant de navigations périlleuses et importantes que sous ce règne; et c'est de ce temps que parle Vénus, dans l'Énéide, lorsqu'elle fait des remontrances à Jupiter, qui lui avait promis l'empire de la mer et de la terre pour les descendans des Troyens (3). Mais lorsque

(1) *Primores classiariorum Misnensium labefactare connixa est. Tacit. annal* 15. *cap.* 51, et dans un marbre ancien on trouve l'inscription suivante: *MIL. CL. PR. R.*, c'est-à-dire, *Miles Classis Prœtoriœ Ravennatis.*

(2) *Vegetius, de re navali, lib.* 4. *Schœffer, de militia navali, lib.* 2. *cap.* 3.

(3) *Alloquitur Venus. O qui res hominumque deumque*
Æternis regis imperiis et fulmine terres,

Cassandre, fille de Priam, fait une semblable prédiction, dans Lycophron, on ne peut l'entendre que d'un temps fort antérieur à celui d'Auguste. On pourrait prendre ces prédictions pour des exagérations, si Denys d'Halicarnasse (1), en parlant de ce qui se passait de

Quid meus Æneas, in te committere tantum,
Quid Troes potuere! Quibus tot funera passis,
Cunctus ob Italiam terrarum clauditur orbis!
Certe hinc Romanos olim volventibus annis,
Hunc fore ductores revocato a sanguine Teucri,
Qui mare, qui terras omni ditione tenerent,
Pollicitus: quæ te genitor, sententia vertit!

Virgil. Æneid. lib. 1. v. 240.

« Arbitre souverain de l'empire des cieux,
Toi, qui régnant dans l'air, sur la terre et sur l'onde,
Tiens en main et la foudre et les rênes du monde,
Qu'a donc fait mon Énée, et qu'ont fait les Troyens?
Sauvez par mes secours du fer des Argiens,
Faut-il, pour leur fermer le chemin d'Ausonie,
Que de tout l'univers leur race soit bannie?
Un jour, du grand Teucer rejetons glorieux,
Les Romains, disiez-vous, régneraient en tous lieux;
Un jour leur race illustre, en conquérans féconde,
Gouvernerait la terre, assujétirait l'onde.
Vous me l'aviez promis: qui vous a fait changer? »

Trad. de M. Delille.

(1) *Dionys. Halicarnas. lib.* 1.

son temps, ne disait que Rome était la maîtresse de toute la mer, non seulement de celle renfermée par les colonnes d'Hercule, mais encore de tout l'Océan alors navigable.

§. 19. Après la mort d'Auguste, la plupart des empereurs qui prirent sa place, les uns par droit de naissance, les autres par la fraude, par la faveur ou par les révoltes subites des légions, n'eurent plus aucun goût pour la marine, et l'abandonnèrent insensiblement. On ne trouve plus dans l'histoire que des expéditions hasardées, où il entrait de l'humeur et du caprice plutôt qu'un vrai courage, ou une juste envie de soutenir la dignité de l'empire maritime que les Romains avaient acquis avec tant de peines et de sacrifices.

§. 20. Tibère, dont les vices et la débauche absorbaient toutes les idées, n'eut d'autres flottes que celles qu'Auguste avait créées avant lui, et qu'il laissa même dépérir (1). Caligula, renouvelant les folies de Xercès, pour tout exploit maritime, couvrit d'un pont magnifique le bras de mer qui sépare Baïes de Pouzolles. Il s'y promena à cheval en habit de

(1) Suetone, vie d'Auguste et de Tibère. *Tacitus. annal. lib.* 4.

guerrier, et se fit décerner le lendemain les honneurs du triomphe naval, qu'il ne put orner que des coquilles recueillies sur les côtes des Bataves, lors de son expédition pour la conquête de la Grande-Bretagne, expédition marquée aussi au coin de la folie (1). Ce prince fit construire des vaisseaux; mais leur destination servit moins aux progrès de la marine qu'au luxe et à une folle magnificence. Ce fut sur un vaisseau construit de bois de cèdre, et dont la poupe, enrichie de pierres précieuses, était ornée de portiques, de jardins et de salles de bains, qu'il parcourut les côtes d'Italie, au son des instrumens les plus mélodieux (2).

§. 21. Claude, quoique d'un mérite très-médiocre, ne fut pas moins ambitieux des honneurs du triomphe. Dans ce dessein, il mit en mer une flotte considérable sous le commandement de Plotius, sénateur romain, pour s'emparer de l'Angleterre. Le succès ayant été heureux, Claude s'y rendit pour en prendre possession en personne, et s'en revint de suite à Rome, où il jouit d'un magnifique triomphe

(1) Suetone, vie de Caligula, *lib.* 4. §. 19 *et* 46.

(2) Suetone, *loc. cit.* §. 37.

et du surnom de Britannicus, que le Sénat eut la bassesse de lui donner. Il fit mettre, en outre, une couronne navale d'or sur son palais et sur la proue du vaisseau qu'il avait monté (1). Néron, après avoir fait embellir le port que son prédécesseur avait construit à l'embouchure du Tibre, ne s'occupa de la mer que pour faire apporter d'Alexandrie de la poussière à l'usage des athlètes, et pour y ensevelir les victimes de ses atrocités (2). Galba et Othon, qui subirent tous deux le même sort, à peine assis sur le trône impérial d'où ils furent aussitôt renversés, n'eurent pas le temps de s'occuper de la marine. Vitellius, qui les remplaça eut une flotte pour se défendre, mais elle se déclara dans la suite en faveur de Vespasien, alors son vrai souverain, par l'insinuation de Bassus, qui la commandait (3). Vespasien, de retour à Rome après son expédition, tira tellement vanité de tout ce qu'il avait fait, qu'on frappa en son honneur une médaille, au revers de laquelle il était repré-

(1) Suetone, vie de Claude, §. 17, 18 *et* 19.

(2) Suetone, vie de Néron, *lib. 6. Tacit. annal. lib.* 14.

(3) Suetone, *lib.* 7. §. 12. *liv.* 8. §. 8.

senté sous la figure de Neptune, ayant le pied droit sur un globe, tenant dans la main droite l'extrémité d'une proue de vaisseau, et dans la gauche, un trident avec cette légende : *Neptuno Reduci.* Titus, qui avait participé à toutes les expéditions de son père, ne s'occupa que du soin de rendre le peuple heureux par sa bienfaisance, et négligea entièrement la marine, ainsi que Domitien et Nerva, ses successeurs.

§. 22. Trajan, parvenu à l'empire, rappela en partie l'ancienne gloire maritime des Romains. Il fit construire un port à *Centumcelles*, aujourd'hui *Civitta-Vecchia*, défendu par un château isolé dans la mer. Cet ouvrage parut si utile pour la commodité de la navigation de la Méditerranée, qu'on en consacra le souvenir par une médaille représentant un port orné de différens édifices, au milieu duquel paraissait une galère impériale entourée de plusieurs autres, avec ces mots : *Portum Trajani. S. C.* Trajan fit encore construire à ses dépens un port magnifique à Ancône, pour ouvrir une communication à l'Italie avec la mer Adriatique. Le sénat et le peuple romain, voulant conserver la mémoire de ce bienfait, le consacrèrent par une inscription qu'on voyait autrefois dans

ce port, et qu'Onuphre nous a transmise. Les victoires que Trajan remporta sur les Perses et sur plusieurs autres nations, jetèrent un tel éclat dans le monde, que beaucoup de peuples, parmi lesquels on compte les Indiens, lui envoyèrent des députés. Eusèbe, dans sa chronique (*ad an.* 2108), rapporte que ce prince avait établi une flotte sur la mer Rouge pour ravager les Indes, *in mari rubro classem instituit, ut per eam Indiæ fines vastaret;* mais Scaliger, fondé sur l'autorité de Dion, assure que ce ne fut qu'un projet qui ne fut jamais exécuté. Il est très-possible que la crainte qu'en eurent les Indiens les ait déterminés à rechercher l'amitié de ce prince. Adrien ne fit usage de la marine florissante qu'il avait trouvée en succédant à Trajan, que pour exécuter des promenades navales. Il passa en Angleterre, en Sicile, en Sardaigne, en Afrique, sans autre dessein que de se faire voir et de converser avec les gens de lettres dont il ambitionnait les éloges.

§. 23. Les empereurs qui vinrent après lui, ne firent plus rien pour encourager la marine; mais quoique affaiblie, elle ne conserva pas moins aux Romains l'empire maritime, et ce fut, à ce seul titre, que Pertinax remit les

tributs que des tyrans avaient imposé sur les mers (1).

§. 24. Les règnes des empereurs qui se sont succédés avec tant de rapidité jusqu'à la dissolution de l'empire romain, ne fournissent à l'histoire aucun monument remarquable concernant la marine. Au lieu de l'augmenter, ou du moins de l'entretenir sur l'ancien pied, ils la laissèrent au contraire dépérir et tomber en ruine; aussi lorsque le siége de l'empire fut transféré à Constantinople, les empereurs se virent-ils menacés par les flottes des peuples sortis des contrées voisines de la Thrace et des environs des Palus-Méotides. Les Goths, les Bulgarès, malgré les victoires navales de Bélisaire et de Narsès, répandirent partout la terreur. Les Sarrasins osèrent se présenter seuls devant cette nouvelle capitale du monde; ils l'auraient prise, si leur nombreuse flotte n'avait été incendiée par les feux grégeois: moyen infernal que les assiégés, lâches et timides, mirent alors en œuvre pour la première fois (2).

---

(1) *Stypmanni, jus marit. part. 1. cap. 6. §. 16.*

(2) Le feu grégeois est un horrible amalgame de poix, de soufre, de bitume qui, au lieu de s'éteindre

§. 25. La ruine totale de l'empire des Césars était déjà écrite dans le grand livre des destinées; il devait passer à la Nation Ottomane que les Romains avaient vu naître, et qui commença à se faire remarquer en demandant leur amitié à titre de grâce. Ils la virent croître, s'élever, s'étendre, et s'enrichir enfin de leurs propres dépouilles, sans penser qu'elle devait un jour éteindre le nom Romain, comme celui-ci en avait absorbé tant d'autres.

---

dans les eaux, s'y enflamme davantage. Callinique, natif d'Héliopolis en Egypte, en fut l'inventeur. Cette découverte fut mise au rang des secrets de l'empire. Constantin Porphyrogènête dans l'instruction qu'il avait tracée pour Romain son fils, sur l'administration de l'état, lui dit : « Lorsque les barbares vous demanderont du feu grégeois, répondez-leur que l'Ange qui l'apporta du Ciel, défendit en même temps de le communiquer aux étrangers, et que ceux de nous qui ont osé leur en donner, ont été frappés de la foudre en entrant dans les églises. »

ARTICLE III.

Des Puissances modernes qui ont prétendu à l'Empire de la Mer jusqu'à la découverte du Nouveau-Monde.

§. 1. L'HISTOIRE moderne ne nous fournit pas moins d'exemples de la prétention immodérée de quelques puissances de l'Europe à l'empire de la mer, lesquelles, par cette conduite, présentent un contraste frappant avec la modération de celles qui reconnaissent les lois imprescriptibles de la nature, et la vanité de cette prétention.

SECTION PREMIÈRE.

VENISE.

§. 1. Tandis que l'empire romain s'écroulait de toutes parts sous la main des barbares qui l'avaient envahi, une ville nouvelle s'élevait avec somptuosité au milieu des ondes, à l'occident du golfe Adriatique, pour le dominer bientôt souverainement (1). La puissance ma-

(1) Sannazar, poète fameux, a tracé dans les

ritime de Venise naquit avec elle, et s'accrut en peu de temps. Après avoir dompté les pirates istriens et dalmates, elle osa attaquer les Normands et les Sarrasins qui furent vaincus dans une bataille navale ; elle triompha dans la suite des Hongrois, et soumit les Naventins, dont les pirateries infestaient le golfe Adriatique. Ces premiers coups d'éclat lui acquirent la grande réputation qu'elle eut depuis dans la marine.

§. 2. Les croisades fournirent bientôt une belle occasion à Venise d'augmenter sa gloire. Les Princes Chrétiens confédérés en 1099, pour délivrer la Palestine de l'oppression des Musulmans, commencèrent par remporter des victoires signalées sur les infidèles, et prirent les villes de Nicée et d'Antioche. Les Véni-

---

beaux vers suivans la magnificence et la souveraineté maritime de la ville de Venise.

« *Viderat adriacis Venetam Neptunus in undis*
Stare urbem, et toto ponere jura mari.
Nunc mihi Tarpeïas quamtumvis, Jupiter, arces
Objice, et illa tui mœnia martis, ait :
Si Tiberim pelago præfers, urbem aspice utramque,
Illam homines dicas, hanc posuisse Deos. »

tiens, appelés au secours des croisés, arrivèrent dans les mers de l'Asie mineure avec une flotte de 200 voiles, sous les ordres d'Henri Contarini et de Michel Vitalis, fils du doge. La prise de Smyrne fut leur première opération : ils s'emparèrent ensuite de Joppé ; et côtoyant les bords de la Palestine, ils aidèrent les Français à se saisir d'Ascalon et des autres places qu'ils s'assujétirent sur cette côte.

§. 3. Les affaires des chrétiens de la Terre-Sainte étant en désordre sous Baudouin, ils réclamèrent de nouveau les secours des Vénitiens. Venise ordonna aussitôt un armement considérable, et en confia le commandement au doge Dominique Michieli, qui, ayant surpris les Musulmans pendant qu'ils assiégeaient Joppé par mer et par terre, en fit un affreux carnage, enleva une partie de leurs vaisseaux, dissipa le reste, et les contraignit à abandonner leur entreprise. Après cette expédition, Michieli tourna sa flotte victorieuse du côté de Tyr. Cette ville qui avait tant fatigué la valeur d'Alexandre-le-Grand, et rebuté celle de Baudouin, alors roi de Jérusalem, ne put tenir contre l'habileté et le courage des Vénitiens : ils l'assiégèrent par mer et la prirent.

§. 4. La prépondérance que la république de Venise avait acquise sur la mer Adriatique, lui assura par une longue suite de victoires et d'expéditions brillantes un tel degré de considération, qu'elle profita, en 1177, de l'enthousiasme du pape Alexandre III, pour s'en faire concéder la souveraineté de la mer. Ce pape persécuté par l'empereur Frédéric Barbe-Rousse, se réfugia à Venise, où il fut reçu avec les honneurs dus à sa dignité. L'empereur voulant se venger de cette partialité, envoya contre les Vénitiens son fils Othon, avec une flotte de soixante-quinze galères. Le doge Sébastien Ziani alla au devant du prince avec trente galères. Malgré cette inégalité, il engagea le combat sur la frontière d'Istrie, défit entièrement l'armée impériale, prit quarante-huit galères et fit prisonnier Othon qu'il amena à Venise.

§. 5. Le pape, comblé de joie, alla recevoir le victorieux doge; et pour immortaliser son triomphe, il lui donna son anneau, en lui disant : « Servez-vous-en comme d'une chaîne,
» pour tenir les flots assujétis à l'empire vé-
» nitien: épousez la mer avec cet anneau, et
» que désormais tous les ans, à pareil jour,
» la célébration de ce mariage soit renouvellée

Morée, l'île de Candie et une partie de l'Archipel. Ils se sont vus maîtres de Constantinople, de Naples, de la Sicile et d'une grande partie de l'Italie. Les croisades, si funestes aux princes de l'Europe, furent pour Venise une source de puissance, de richesse et de considération. Ses citoyens ont eu, pendant long-temps, à soutenir de grandes guerres maritimes contre les Grecs, les Sarrasins, les Pisans, les Génois, les ducs de Milan, les Turcs et les Anglais. Leur habileté et leurs ressources navales les firent triompher de tous ces peuples et les rendirent formidables à l'Europe entière. Ils jouissaient d'un commerce florissant et très-étendu, depuis le fond de la mer Noire jusqu'aux rivages de l'Angleterre : leurs flottes étaient nombreuses et bien équipées ; d'habiles ouvriers remplissaient leur magnifique et immense arsenal ; et seuls ils excellaient dans l'art de la construction des vaisseaux. Des matelots habiles et expérimentés, des chiourmes composées de gens vigoureux et infatigables, tels que les Cypriots, les Candiots et les Esclavons, rendaient leurs forces navales supérieures non seulement à celles de l'Europe, mais encore à celles de l'Asie.

§. 7. Les Vénitiens, jouissant de tant d'avan-

tages sur la mer, sentaient trop qu'ils en étaient les maîtres pour se croire obligés d'être justes à l'égard des nations commerçantes : ils exerçaient sur elles des pirateries et des vexations si révoltantes, qu'Hélian, ambassadeur de France, ne craignit pas, dans un discours prononcé devant la diète germanique, de les comparer aux monstres marins, aux écueils et aux tempêtes (1) : l'on voit, par cette harangue remplie d'invectives, à quel point ils s'étaient attirés la haine générale.

---

(1) « Ils se disent, s'ecria cet ambassadeur, les » maîtres et les seigneurs de la mer, bien qu'elle » doive être commune à toutes les nations, ou du » moins appartenir à votre majesté impériale au » préjudice de tous les autres princes. Et comme s'ils » étaient le mari de Thétis, ou les femmes de Neptune, ils ont accoutumé d'épouser la mer tous les » ans en y jetant une bague. Chose inouie que d'é- » pouser les élémens ! . . . . . . Il n'y avait que les » Vénitiens capables d'une si grande follie et d'une » telle arrogance, comme gens qui ont hérité de » l'avidité et de la cruauté de leurs pères. C'est une » invention digne de ces baleines insatiables, de ces » infâmes corsaires, de ces impitoyables Cyclopes » et Polyphèmes qui assiègent la mer de tous côtés, » et qui y sont plus à craindre que les monstres ma- » rins, les bancs, les écueils et les tempêtes. »

§. 8. La grandeur et la puissance de Venise donnait depuis long-temps de l'ombrage aux princes de l'Europe. Le pape Jules II profita, en 1509, de cette jalousie, pour tâcher de recouvrer plusieurs villes d'Italie, qu'il regardait comme le patrimoine de l'église. Il suscita l'empereur, le roi de France, le roi de Naples, le duc de Savoie et le duc de Ferrare, qui se liguèrent à Cambrai, et résolurent la perte de cette ambitieuse république. Elle ne dut sa conservation qu'à la discorde des coalisés et à son or, qu'elle sut employer à propos pour les diviser.

§. 9. Venise, échappée à ce grand danger par le raffinement de sa politique, ne put se garantir de l'échec incalculable qu'elle éprouva bientôt de la part des Portugais, qui franchirent le cap de Bonne-Espérance. Les moyens qu'elle employa pour traverser leur entreprise et leurs établissemens, en envoyant des ingénieurs et des ouvriers de son arsenal, ainsi que des munitions de guerre au Soudan d'Égypte et au Samorin de Calicut, n'annoncèrent que son désespoir et sa faiblesse. Le commerce des Indes orientales, que cet état faisait presque exclusivement par la mer Rouge et l'Égypte, et par les caravanes des villes maritimes de l'Asie, lui échapa sans retour. Venise ayant

perdu tous ses débouchés, cessa de s'occuper de la mer, et ne fut plus comptée parmi les puissances maritimes.

§. 10. Cette république, si célèbre par sa sagesse et sa fermeté, rivale des rois, des empereurs, et qui a tenu jadis pendant long-temps la balance de l'Europe, ne se soutenait plus, dans le dernier siècle, que par son despotisme aristocratique et par ses inquisiteurs d'état qui l'avaient en vironnée de précautions tyranniques. Défiante et pusillanime par essence, ombrageuse et circonspecte par faiblesse, mais affectant toujours la souveraineté chimérique de la mer, au lieu de garder scrupuleusement la neutralité promise, elle a eu la mal-adresse de se coaliser secrètement avec l'Autriche, dans la dernière guerre contre la République française. Les trames perfides du Sénat vénitien contre l'armée républicaine ont été découvertes, et le résultat de sa politique imprévoyante n'a été que son asservissement à l'Empereur d'Allemagne (1), et le mépris bien mérité du monde entier.

(1) Venise pourrait reprendre facilement son ancien lustre, si le gouvernement autrichien qui la possède aujourd'hui, mettait à exécution le plan de réformes qui lui a été présenté en 1801 par M.

SECTION II.

GÊNES.

§. 1. La république de Gênes, qui a toujours formé un état respectable en Italie, a conservé pendant long-temps la prépondérance maritime, qu'elle s'était acquise par de nombreuses victoires remportées sur les Vénitiens, les Pisans et les Sarrasins. Sa puissance se fit redouter dans la mer Égée, sur le Pont-Euxin, en Syrie, en Palestine. Elle s'empara de Caffa, ville de la petite Tartarie, située sur le bord de la mer du côté du Bosphore Cimmérien (1),

---

François-Jacques Tommasini, aujourd'hui commissaire général des relations commerciales de l'Etrurie à Marseille, dans son excellent ouvrage imprimé à Venise sous le titre suivant : *Riflessioni sommarie sul modo di sottrarre, il commercio e la marina Veneta da ulterior decadenza, etc.*

(1) On voit encore à Caffa beaucoup de vestiges de la magnificence des Génois. Ils en conservèrent la possession plus de 200 ans. Mais leur insolence fut si grande, qu'ils défendirent aux Grecs et aux Vénitiens l'entrée de tout port au-delà des embouchures du Danube ; ils formèrent même le projet d'établir un droit à l'entrée du Bosphore. Le commerce de Caffa continua encore de fleurir après que les Génois eurent été expulsés de la Crimée, par les Turcs.

de l'île de Crète et de celle de Chypre, où elle a possédé, pendant un siècle, la ville de Famagouste. Mytilène et Galata, vis-à-vis de Constantinople, lui ont aussi appartenu, ainsi que la moitié de l'île de Sardaigne, et l'île de Corse et de Caprara. Ces établissemens lui donnèrent les moyens de commercer par terre avec l'Inde, à travers les parties septentrionales de l'Asie et les déserts de l'Arabie, ainsi que par le golfe Persique, l'Euphrate et le Tigre, la mer Noire et la Méditerranée, de la même manière que l'empire grec l'avait fait autrefois.

§. 2. Les Génois, célèbres navigateurs, ont été si puissans sur la mer, qu'ils s'en sont attribué pendant long-temps l'empire; ils l'ont purgée plusieurs fois des pirates et des Sarrasins qui l'infestaient : aussi leur amitié a été souvent briguée par les puissances croisées, les empereurs grecs et les rois de France. Cette république voyait sans honte ses amiraux et ses matelots passer au service des gouvernemens étrangers; et les fameux Doria, les Grimaldi, les Spinola, qui ont soutenu en tout temps la gloire de leur patrie, ont été aussi plusieurs fois la terreur des Ottomans et des Anglais.

§. 3. La puissance maritime de Gênes s'anéantit par la même cause qui fit tomber celle

de Venise. La Méditerranée, qui avait été longtemps le théâtre de la guerre entre les nations maritimes qui l'entourent, cessa d'inspirer des rivalités, lorsqu'il n'y eut plus d'intérêt à en posséder exclusivement l'empire. La découverte d'un autre hémisphère signala le siècle du courageux génois Christophe Colomb; et la connaissance de l'Amérique tourna toutes les expéditions maritimes de l'Europe du côté de l'Océan. L'Italie ne fut plus au centre du monde commerçant. Depuis cette époque, le résultat de l'industrie des Génois ne suffit plus à l'entretien de leur marine militaire, qui fut dans la suite entièrement abandonnée.

SECTION III.

PISE.

§. 1. La ville de Pise, qui, dans le renversement de l'empire romain, dont elle faisait partie, s'érigea en république, comme tant d'autres cités d'Italie, devint bientôt une puissance maritime redoutable par le moyen du fleuve Arno qui lui servait de port et d'abri contre les orages et les corsaires.

§. 2. Les richesses de Pise, qui s'accrurent encore par l'immensité de son commerce maritime avec l'Orient, l'élevèrent au rang des

plus puissantes villes de la Méditerranée, où elle entretint des flottes si considérables, qu'elles la firent regarder comme sa dominatrice (1). Les guerres qu'elle soutint avec gloire contre les nations les plus puissantes, par le moyen de ses armées navales, rendirent son nom célèbre en Europe et en Asie, où elle posséda plusieurs îles et villes maritimes (2).

(1) Pisanorum præterea clarissimam famam facere bella cum maximis populis, summisque principibus terra marique gesta, quæ tantis eos laudibus celebravere, ut privilegio quodam maris domini vocarentur. *Jo. Florentinus in vitâ Simon. Saltar. archiep. Pis.* In Italia tres fuere præpotentes in maritimis rebus urbes, Pisa, Genua, Venetia. Eo magnitudinis rem Pisanam hac in parte erectam memorant, ut centum eorum familiæ totidem rostratas naves privato sumptu ædificasse et exornasse ad bellum ligusticum dicantur. *Klok, de ærario, lib.* 2. *cap.* 25. *Villani istoria fiorent. lib.* 7. *cap.* 82.

(2) Et jure quidem merito Pisani et imperatorum privilegiis, et populorum acclamationibus maris domini dicti sunt : tum quia ante sacrum illud maximi Pontificis Urbani II classicum (quo terra sancta vestiggiis domini nostri pressa nomini christiano fuit restituta) Pisani Saracenos illas regiones occupantes iteratis classibus, ac validissimis armis, soli jam exagitaverant eorumque vires attriverant : tum quia

§. 3. Avant que le pape Jean XVIII eut publié l'indult par lequel il invitait les puissances catholiques à délivrer le royaume de Sardaigne des Sarrasins qui s'en étaient rendus maîtres, et en promettait la souveraineté à celle de ces puissances qui la leur enleverait, les Pisans avaient déjà fait sentir, dès l'an 1003, à ces barbares, les effets de leur force navale, sous la conduite de Victor Ricucchi, commandant de leur flotte (1) : aussi furent-ils les premiers, après cette invitation, à se mettre en mouvement. La nouvelle flotte qu'ils armèrent contre la Sardaigne mit bientôt en déroute celle des Sarrasins, commandée par le roi Musetto, qui s'était établi dans l'île; ils détruisirent l'ancienne ville de Torres, colonie romaine, s'emparèrent de Sassari, d'Orosei et Oristano, et restèrent maîtres du royaume après plusieurs batailles navales, qui anéantirent totalement la flotte ennemie (2).

---

tam in Occidente, quam in Oriente, quam plures et maritimas civitates, et oppida, ac loca, atque insulas possiderent. *Muratori rer. italic. script. tom.* 3. *p.* 402. *col.* 2. *lit. C.*

(1) *Roncioni storia di Pisa. MS. lib.* 2.

(2) Voyez mon histoire de Sardaigne, *tom.* 1. *pag.* 108-109.

§. 4. La puissance maritime des Pisans était telle, que leurs nombreuses escadres les mettaient en état de résister aux princes les plus forts et les plus guerriers : aussi le Pontife romain écrivait-il, en 1267, au prince Henri, frère du roi de Castille, qui voulait conquérir la Sardaigne, pour le dissuader de cette entreprise, comme très-difficile, puisqu'il avait à combattre contre les Pisans (1).

§. 5. La république de Pise avait justement mérité sa réputation, tant par la quantité de ses vaisseaux et des victoires navales qu'elle avait remportées plusieurs fois sur d'autres états maritimes, que par les priviléges considérables que lui accordèrent les empereurs, qui se faisaient gloire de l'avoir pour amie (2), et les traités avantageux qu'elle con-

---

(1) Quoniam ad regnum Sardiniæ tuos oculos direxisti, scire te volumus, quod multis sumptibus indigeres, præsertim quum Pisanos haberes adversarios. *Mattei Sardinia sacra*, *cap.* 2.

(2) Les empereurs Frédéric I[er]. en 1161, Othon IV en 1209, et Frédéric II en 1220, en confirmant les amples priviléges accordés à la république de Pise, s'expriment dans leurs diplomes respectifs de la manière suivante : « Pisanorum merita meritò respeximus, præsertim cum per eorum industriam et virium

clut avec les puissances les plus marquantes de

---

potentiam, honorem et gloriam imperii, atque reipublicæ ipsi præ cæteris gloriose semper adauxerint, et semper adaugere proposuerint. Quanta fidelitate et probitate Pisana civitas a prima sua fundatione caput suum inter alias civitates extulerit, quanta etiam constantia divis antecessoribus nostris regibus romanorum et imperatoribus fideliter serviendo perseveranter adheseri. Nos per multa scripta et relationes sæpius audivimus, et insurper ex ipsorum operum attestatione id ipsum luce clarius constat, etc. »
Arrigue, roi de Jérusalem et de Chypre, accorda le consulat et d'autres priviléges aux Pisans, par son diplome en 1291, dont voici la teneur : In nomine sanctæ et individuæ Trinitatis, Patris et Filii, et Spiritus Sancti. Amen. Nous, Arrigue, par la grâce de Dieu, trezième roi de Jérusalem et roi de Chypre, faisons savoir à tous ceux qui sont et seront, que, par notre grâce spéciale pour nous et nos héritiers, nous avons accordé et accordons à la commune de Pise, et à chaque Pisan en particulier, soit qu'il demeure, qu'il aille, qu'il vienne, qu'il entre ou qu'il sorte de notre royaume de Chypre, de quelque condition qu'il soit, de le défendre et de le protéger dans notredit royaume de Chypre et dans nos ports. Nous avons encore consenti, par notre grâce spéciale, que lesdits Pisans puissent avoir dans toute l'étendue de notre royaume de Chypre un consulat,

ce temps (1). Elle conquit les îles de Corse et Baleares; les villes de Palerme et de Carthage; donna des secours considérables aux Princes croisés de la chrétienté, et délivra Alexandrie assiégée par les ennemis.

§. 6. Pise ayant pris part au dissentions des Guelfes et des Gibelins dont les factions ont désolé l'Italie, fut tantôt du parti des papes, tantôt de celui des empereurs. Une guerre

faire porter le bâton et connaître de toutes choses, excepté de ce qui concerne notre justice et la bourgeoisie; et que tous ceux qui habitent notre royaume, sauf notre seigneurie, qui auront à actionner quelque Pisan, soient tenus de le faire devant le Consul de cette nation, et voulons que toutes les fois que ledit Consul jugera à propos d'envoyer en notre prison quelque Pisan, il soit donné par nos gens au Consul, appui et sûreté.

(1) Vers l'an 1100, il fut conclu un traité de paix entre les Pisans et l'empereur Alexis aux conditions suivantes : que les navires pisans ne recevraient jamais aucune insulte dans toute l'étendue de l'empire d'Orient : que tous les marchands auraient à Constantinople une Bourse, un Quartier, un Magasin et une Église pour leur nation, et qu'ils pourraient créer un Consul, qui déciderait de tous les différends qui s'éléveraient entr'eux. *Voyez Codin Curopalata, de Mensa imperatoris*, *cap*. 7. §. 9.

funeste qu'elle soutint quelque temps après contre les Génois, qui lui prirent quarante galères et douze mille hommes, porta un grand coup à sa puissance. Elle perdit ensuite le commerce du Levant et le port Pisan, dont les Génois finirent par s'emparer, et qu'ils détruisirent. Des tyrans s'élevèrent dans son sein sous le titre de Comtes, et l'entraînèrent à sa ruine. Ugolino de la Gherardesca, l'un des premiers citoyens de Pise, aidé de la faction des Guelfes, s'en déclara le maître. Il fut chassé, puis rétabli par les Florentins; mais enfin, pris par les Pisans, ceux-ci l'enfermèrent dans une tour, où il mourut de faim avec son fils. D'autres tyrans qui s'emparèrent encore ensuite du pouvoir, en furent aussi renversés; mais après avoir recouvré sa liberté, Pise la perdit à jamais, en tombant, en 1509, sous la puissance des Florentins (1).

(1) *Ammirato Istoria fiorentina, lib.* 17, *Villani, hist. fior. lib.* 7. *cap.* 82. *Roucioni loc. cit.*

SECTION IV.

Les Goths, les Vandales, les Sarrasins et les Normands.

§. 1. Les Goths et les Vandales furent les premiers des peuples barbares qui se répandirent dans la plus belle partie de l'Europe; mais on ne lit point dans l'histoire qu'ils aient rien entrepris de remarquable sur mer. Leurs plus longs voyages se faisaient dans la Méditerranée, entre l'Italie et l'Afrique, l'Espagne et les îles adjacentes. Les Sarrasins suivirent de près les Vandales, et les surpassèrent de beaucoup par leurs forces maritimes. La navigation néanmoins ne leur doit non plus aucun avantage; leur empire sur la mer n'a été que momentané, et ne s'étendit que sur les côtes de l'Afrique, de l'Espagne et de la Sardaigne, qu'ils avaient envahies. Les Normands infestèrent, après les Sarrasins, les côtes de la Bretagne et de la France; ils envoyaient continuellement, du sein de la Norwège, des forces considérables et de nombreuses émigrations. Ils s'établirent enfin dans la Normandie, d'où ils firent des courses sur les côtes d'Es-

pagne, entrèrent dans la Méditerranée par le détroit de Gibraltar, et subjuguèrent le royaume de Naples et de Sicile. Quoique les Normands aient fait de plus longs voyages que les autres peuples dont je viens de parler, leur navigation fut cependant très-bornée, et rarement ils s'éloignaient des côtes dans leurs excursions; aussi leur empire sur la mer ne s'exerçait-il que par des combats fortuits et des pillages qu'ils commettaient dans les parages adjacens aux contrées qu'ils avaient envahies.

Section V.

Les Croisades.

§. 1. Une inspiration soudaine, une espèce d'enthousiasme de piété chrétienne entraîna, en 1096, les rois, les princes, les ecclésiastiques et les peuples de l'Europe aux voyages de la Terre-Sainte. Les croisés se trouvant sans marine, furent obligés d'emprunter à grands frais des vaisseaux aux Vénitiens, aux Génois et aux Pisans, et même, pour l'expédition de Charles VI, aux Hollandais et aux Zélandais, qui s'enrichirent par le seul prix du frêt, qu'ils se firent sagement payer

d'avance. Ces entreprises ne répondirent point au motif qui leur avait donné naissance. On s'était croisé par un zèle noble et religieux, celui de délivrer les lieux saints de la tyrannie des infidèles; mais il dégénéra bientôt en un fanatisme outré, cruel et flétrissant. La sainteté du but apparent était à chaque instant démentie par une conduite toute opposée; on ne parlait que de vertus, et l'on se déshonorait au milieu d'une infinité de vices. Les rois de France, chefs de ces expéditions, firent construire à la hâte quelques navires à Marseille; ils en prirent d'autres de force sur les côtes de Provence et du Languedoc. Des armemens faits ainsi, sans choix et sans préparatifs, ne pouvaient guères obtenir d'heureux succès. Le hasard seul décidait du nombre des vaisseaux, de la manière de les gréer, et de la route qu'il fallait tenir. Tous ces équipemens étaient des coups de force qui disparaissaient avec l'entreprise extraordinaire à laquelle ils avaient été destinés. De là tant de relâches inutiles, tant de projets avortés et tant de naufrages. Ces tentatives, neuf fois répétées avec les mêmes malheurs, donnèrent cependant aux flottes des croisés une prépondérance maritime dans la Méditerranée et dans l'Archipel; mais elle

s'évanouit

s'évanouit aussitôt que la jalousie des Anglais et la mauvaise foi des empereurs grecs eurent fait échouer des établissemens que la France, épuisée par tant de pertes, ne pouvait plus protéger (1).

(1) « Quant aux effets des croisades, dit M. Chapus, dans l'ouvrage cité, en convenant qu'elles » ont coûté à l'Europe des hommes et de l'argent, » et qu'elles nous ont communiqué des maladies, » dont l'une nous afflige encore, néanmoins il est » certain que les croisades ont diminué les inconvé» niens du régime féodal, en augmentant le pouvoir » des rois et la force des communes, et que d'ail» leurs, elles ont donné un accroissement et une » vivacité incroyable au commerce, dans les trois » parties du monde alors connu, *pag.* 180. »

ARTICLE IV.

Des Puissances qui ont prétendu à l'Empire des Mers depuis la découverte du Nouveau-Monde jusques à nos jours.

§. 1. La force directive de l'aimant vers les pôles du globe n'avait point été aperçue par les anciens. Des expériences nombreuses sur l'aiguille aimantée donnèrent l'idée de la boussole (1); et dès-lors cet instrument offrant au pilote un régulateur fixe dans ses opérations, il osa davantage. Les résultats de sa hardiesse sur mer, le conduisirent à s'ouvrir un passage aux Indes par l'Océan, et à découvrir l'Amérique. Dès-lors tous les peuples occidentaux de l'Europe franchirent les barrières que la nature paraissait avoir mises entre les deux hémis-

(1) La découverte de la boussole est due à la France : c'est la première des nations de l'Europe qui l'a mise en usage, dès le XIIe siècle, sous le nom de *Marinette* ou *Marinière*. Voyez les preuves de cette opinion dans ma *Dissertation sur l'origine de la boussole*, *seconde édition de Venise de* 1797.

phères, pour chercher de l'or et de l'argent au prix de mille dangers et de crimes de toute espèce.

§. 2. Le Portugal, l'Espagne, la Hollande, l'Angleterre et la France firent tour-à-tour des découvertes dans un autre hémisphère. L'ambition, toujours jalouse et inquiète, porta ces nations, à l'exception néanmoins de la France, à employer toute sorte de moyens tyranniques pour garder exclusivement ce que chacune d'elles avait découvert. De là le despotisme révoltant qu'elles exercèrent sur les mers pour s'en attribuer l'empire, au préjudice les unes des autres. Examinons rapidement leur conduite, pour déterminer l'abus que chacune a fait de sa puissance, lorsque la force de ses armemens lui donnait la prépondérance maritime sur ses rivales.

SECTION PREMIÈRE.

LE PORTUGAL.

§. 1. Les Portugais furent les premiers qui firent de l'Océan le théâtre de leurs conquêtes. Le prince Henri, fils de Jean I[er], roi de Portugal, conçut l'idée de faire quelque commerce sur les côtes d'Afrique. L'étude de l'astronomie et l'observatoire qu'il fit construire à Sagres,

ville de l'Algarve, le conduisit à l'invention de l'astrolabe. Il aperçut le premier les avantages que l'on pouvait retirer de la boussole, déjà connue en Europe, mais que l'on n'avait pas encore osé appliquer à la navigation dans l'Océan. Les pilotes qui se formèrent sous sa direction, découvrirent, en 1419, l'île de Madère. Jean II, en suivant les traces du prince Henri, fit de nouveau employer la boussole à la navigation; et c'est par son secours que les Portugais arrivèrent au cap, situé à l'extrémité de l'Afrique, qu'ils appelèrent d'abord le cap des Tempêtes, et ensuite le cap de Bonne-Espérance, parce qu'il assurait le passage aux Indes orientales (1). Le roi Emmanuel suivit

(1) On prétend qu'Hannon, chargé, par un décret du Sénat de Carthage, du commandement d'une flotte de cinquante vaisseaux et de trente mille hommes, destinés à établir des colonies, sortit de la Méditerranée par le détroit de Gibraltar, parcourut toute la côte occidentale de l'Afrique, et poussa ses courses jusqu'aux confins de lArabie, où il les termina faute de vivres. Il en fit en langue punique une relation connue sous le nom de *Periple*. (Voyez les savantes recherches sur l'état et les progrès de la navigation des anciens, par M. Peuchet, insérées dans sa *Bibliothèque commerciale*, *an* 1803, n°. 11.

le projet de son prédécesseur; il fit partir, le 10 juillet de 1497, une escadre de quatre vais-

---

p. 101.) D'habiles philologues prétendent que cet ouvrage n'est pas celui qu'à composé Hannon, et M. Dodwel semble le prouver invinciblement; mais il est toujours certain que le voyageur carthaginois a fait une relation de son expédition. Aristote, Pline, et Pomponius Mela en parlent : c'en est assez pour démontrer que les anciens croyaient qu'on pouvait faire par mer le tour de l'Afrique. Cornelius Nepos dit que de son temps, Eudoxe voulant se dérober à la colère du roi Lathyre, s'embarqua dans le sein Arabique, et continua sa route jusqu'à Gades. M. Huet prétend que, dès le temps de Salomon, le cap de Bonne-Espérance était connu et très-fréquenté. Si toutes ces relations sont vraies, les Portugais n'auraient fait que retrouver une route qui s'était perdue. Quoiqu'il en soit, la seconde découverte qu'ils en ont faite ne leur en est pas moins glorieuse.

« Si les Européens pouvaient un jour effacer les » forfaits dont ils se sont souillés, après la découverte des deux Indes; si les douceurs d'une communication fraternelle, fondée sur les besoins réciproques, pouvaient jamais être les seuls liens qui » unissent les habitans de l'ancien et du nouveau » monde; alors les générations futures, frappées » d'étonnement au souvenirs des conceptions hardies de leurs ancêtres, élèveraient un monument

seaux sous les ordres de Vasquez de Gama; qui, apres avoir parcouru la côte orientale de l'Afrique, découvrit l'Indostan (1).

§. 2. Le roi Emanuel profitant des découvertes que plusieurs Portuguais avaient faites sur différens points des Indes, résolut d'y porter un établissement solide pour y assurer sa domination. Il y envoya en 1505, François Almeyda en qualité de vice-roi, avec une flotte de vingt-deux vaisseaux. Ce navigateur bâtit sur sa route plusieurs forts, pour favoriser la navigation des Indes qui commençait à fleurir, et arriva le 6 avril aux îles du cap Vert. Le roi de Calicut, ligué avec les Egyptiens et les Arabes, et jaloux des prospérités des Portugais, attaqua leur escadre avec une armée na-

» au génie de la navigation. Ce génie présenterait, » en attributs, au prince Henri de Portugal, un » globe et une boussole, tandis que l'Indien, ins- » tituteur des peuples, l'Africain dégagé de ses fers, » et le Péruvien échappé du trépas, s'inclineraient » devant l'Européen, dont la puissance aurait enfin » réuni leurs embrassemens de toutes les extrémités » du globe. » *Arnould, système marit. et polit. chap.* 2.

(1) Voyez ma dissertation sur la boussole, *chap.* 3. *seconde édition de Venise de* 1797.

vale composée de près de deux cents vaisseaux. Almeida opposa au grand nombre de ses ennemis sa valeur et son intrépidité ; il remporta sur eux une victoire signalée. En même temps le fils d'Almeida chargé de croiser vers les Maldives avec neuf vaisseaux, pour intercepter des navires arabes qui venaient des Moluques, fut jeté par hasard sur les côtes de l'île de Ceylan, jusqu'alors inconnue aux Portugais ; il en prit possession au nom de son roi, et y fit dresser une colonne de marbre avec les armoiries de Portugal.

§. 3. Tristan d'Acuna, accompagné d'Alphonse Albuquerque, partit de Portugal en 1508, avec une escadre de dix-huit vaisseaux, fit une descente à l'île de Madagascar pour reconnaître le caractère des habitans et les ressources du pays. Tristan arrivé aux Indes, releva bientôt le courage des Portugais qui, depuis quatre mois, étaient aux prises avec le roi de Calicut ; il s'y distingua par plusieurs actions éclatantes de valeur et de modération ; et reprit le chemin de sa patrie avec cinq vaisseaux. Albuquerque qui resta aux Indes, multiplia ses soins pour y faire respecter le pavillon de son roi ; il croisa avec quelques vaisseaux pour tenir en respect tout le pays situé

aux environs des golfes Persique et d'Arabie. Almeida, de son côté, avait des ennemis redoutables à combattre. Le roi de Calicut soutenu de toutes les forces maritimes des Malabares et d'une multitude de vaisseaux arabes, lui livra plusieurs combats avec des succès divers. Laurent Almeida, fils du vice-roi, périt dans une de ces actions, après avoir donné des preuves signalées de sa valeur. Le vice-roi, pour venger la mort de son fils, assembla une escadre de dix-neuf vaisseaux, attaqua la flotte ennemie composée de plus de cent navires, et la défit entièrement. Ce triomphe assura aux Portugais, pendant long-temps, l'empire de la mer des Indes.

§. 4. Albuquerque ayant été nommé vice-roi après la mort d'Almeida, soutenait avec éclat la nouvelle dignité dont il était revêtu, donnait du crédit à la puissance maritime du Portugal dans les Indes, et inspirait de la terreur à ses ennemis. Après la prise de Goa, ce guerrier ne laissa point sa valeur oisive, mais il chercha au contraire à étendre ses conquêtes. Il arma vingt-trois vaisseaux, et fit voile vers Sumatra; il vengea à Malaca, qu'il soumit à ses armes, les injustices que sa nation avait souffertes. Ces succès furent suivis

de beaucoup d'autres; il abaissa l'orgueil des rois de Calicut, des Moluques et des autres souverains des Indes, en les obligeant à payer tribut au roi de Portugal, et donna dans toutes ses expéditions des marques éclatantes de prudence et de valeur (1).

(1) On peut rappeler ici les jalousies que les intrigues des Vénitiens, avec les Soudans d'Egypte, excitèrent autrefois contre les Portugais. Les Vénitiens qui, avant la découverte du passage par le cap de Bonne-Espérance, faisaient la plus grande partie du commerce de terre, par l'Egypte et la mer Rouge, le perdirent par cette découverte. Les Portugais, sous le célèbre Albuquerque, encouragés par les Arabes, qui voulaient accaparer tout le commerce de l'Inde, acquirent le plus grand empire sur l'océan Indien et sur la mer Rouge; et les Vénitiens, ne recevant que peu ou point de secours des naturels du pays, et ayant à lutter contre la difficulté de transporter d'Alexandrie à Suez, des charpentes de vaisseaux d'une force suffisante pour attaquer les Portugais sur la mer Rouge, furent obligés d'abandonner ce projet. L'Occident était alors plongé dans les ténèbres de l'ignorance, et ne soupçonnait aucun des grands avantages du commerce. Les Portugais, en encourageant les voyages et les découvertes, devinrent aussi plus éclairés que les autres Européens, et le vaste génie d'Albuquerque sut apprécier toute l'importance des

§. 5. Albuquerque qui avait fondé l'empire des Portugais dans les Indes, porté la gloire de leur nom jusqu'aux extrémités de la terre, soumis à la domination de son roi toute la côte de la mer, depuis le fleuve Indus jusqu'au cap de Comorin, découvert plusieurs îles, assujéti Malaca, conquis le royaume d'Ormus et soutenu les efforts d'une multitude d'ennemis puissans, Albuquerque, dis-je, vit s'élever contre lui l'envie et la malignité qui vinrent à bout de le noircir auprès de son souverain; le monarque, trop crédule, le rappela, et envoya un autre gouverneur à sa place. Ce grand homme fut tellement affligé de se voir aussi mal récompensé de tous les services qu'il avait rendus à

relations avec l'Inde. Il proposa, dans le cas où il y aurait de grands obstacles, de couper les bords du Nil, dans la Haute-Epypte, et en détournant le cours de ce fleuve vers la mer Rouge, non seulement d'attirer, par cette voie, une grande partie du commerce de l'Afrique, mais encore de faire de la Basse-Egypte un vaste désert, par ce moyen, d'empêcher toute colonisation dans cette contrée; et d'élever ainsi une forte barrière entre la Méditerranée et la mer Rouge. L'hinumanité de cette mesure disparaît devant la nécessité politique qui la dictait.

son roi et à sa patrie, qu'il en tomba malade et mourut dans son vaisseau au port de Goa en revenant d'Ormus.

§. 6. Depuis la mort d'Albuquerque, les rois de Portugal ont toujours envoyé aux Indes des vice-rois, des vaisseaux et des troupes, tant pour y affermir leur commerce et leurs conquêtes que pour les étendre. Les Portugais ont éprouvé successivement dans ces riches climats la bonne et la mauvaise fortune; ils y ont été tantôt victorieux, tantôt vaincus; mais l'empire de la mer qu'ils savaient s'y conserver leur y donnait toujours la prépondérance sur les autres nations.

§. 7. Ce peuple et les Espagnols étaient trop voisins pour rester long-temps amis. Les nouvelles découvertes qui se faisaient de part et d'autre produisaient souvent entr'eux de nouvelles brouilleries. Le roi D. Alphonse eut un grand démêlé avec Ferdinand et Isabelle, rois de Castille, au sujet des îles Canaries, dont ils s'appropriaient également la possession. Ce différend n'eut pas de suites fâcheuses. Les deux rois aimant mieux prendre la voie de la négociation que celle des armes, firent une convention par laquelle il fut définitivement statué que les Açores, la Guinée et l'Ethiopie occiden-

tale appartiendraient aux Portugais. Le pape Sixte IV confirma ce traité, aussi bien que les bulles de Martin V, d'Eugène IV et de Nicolas V, par des lettres données à Rome l'an 1481, l'onzième jour des kalendes de juillet.

§. 8. Ces mêmes querelles qui avaient divisé les deux nations voisines se renouvellèrent plus vivement sous l'empereur Charles-Quint. Sébastien Cano ayant atteint les Moluques par le détroit qu'il découvrit avec Magellan, persuada à l'empereur que ces îles fameuses devaient lui appartenir, parce que les Portugais n'y avaient point encore pénétré, et qu'elles se trouvaient en outre dans le lot qui lui était échu suivant le partage du pape Alexandre VI. Ces raisons qui paraissaient très-puissantes à l'empereur, parce qu'elles étaient conformes à ses vues, parurent fort injustes à Jean III, roi de Portugal, dont les intérêts étaient directement opposés à ceux de Charles-Quint. Ces princes qui ne croyaient pas trop que le pape eût le pouvoir de leur ôter ou de leur donner des royaumes, se servaient cependant de sa bulle pour appuyer leurs prétentions. N'ayant pu terminer leur différend par la force des raisonnemens, ils cherchèrent dans la suite à le vider par la voie des armes. Ils se firent la guerre aux Moluques et se don-

nèrent la chasse tour à tour ; mais enfin les Portugais s'emparèrent de ces îles : ce qui mit fin aux différends.

§. 9. Les Portugais ayant subi en 1581 le joug espagnol, Philippe II, roi d'Espagne, ne chercha qu'à dégrader leur caractère, en couvrant de prétextes honorables les moyens destructeurs qu'il employait pour y réussir. Philippe III, son successeur, suivit scrupuleusement la politique de son père ; il les laissa dépouiller d'une foule de conquêtes qui leur avaient coûté des ruisseaux de sang et procuré beaucoup de gloire et de puissance. Philippe IV, prince aussi faible que son père, attaqua avec mépris leur administration, leurs priviléges, leurs mœurs et tout ce qu'ils avaient de plus cher. Une conspiration préparée pendant trois ans, avec une prudence sans exemple, éclata le 3 décembre 1640. Le gouvernement du roi d'Espagne fut ignominieusement proscrit, et le duc de Bragance, qui prit le nom de Jean IV, fut placé sur le trône de ses ancêtres. Le Portugal redevint alors maître du Brésil, mais il perdit l'île de Ceylan, et ne recouvra aucune de ses possessions dans l'Inde. Il conclut enfin en 1688, avec l'Espagne, une paix qui le fit reconnaître royaume indépendant,

et lui rendit en Europe et sur les côtes, son ancienne étendue, si l'on en excepte la ville de Ceuta en Afrique qui demeura aux Espagnols. Malgré cet heureux événement, le Portugal ne s'est plus relevé de cet état de faiblesse où le gouvernement espagnol, les guerres continuelles, principalement celle qu'on nommait d'*acclamation*, et plus encore ses liaisons commerciales avec l'Angleterre, l'ont réduit. Il n'a plus aujourd'hui qu'une vingtaine de vaisseaux de guerre, pour protéger le commerce de ses colonies; son existence politique n'est que précaire, et cet état ne se soutient plus que par les intérêts que les grandes puissances de l'Europe ont d'empêcher qu'il ne devienne une province d'Espagne.

Section II.

L'ESPAGNE.

§. 1. Avant le règne de Ferdinand V, l'histoire n'offre rien de remarquable touchant la marine espagnole. Ce prince né avec un penchant démesuré pour la gloire, porta plus d'une fois sa passion dominante au-delà de ses véritables bornes. Son mariage avec la reine Isabelle, princesse d'un rare mérite, réunit

sur sa tête les couronnes de Castille, de Léon, d'Arragon, de Navarre et de Grenade. Tous ces royaumes qu'il gouvernait en habile politique, et qui lui donnaient une grande prépondérance sur les autres puissances continentales de l'Europe, ne suffirent pas à son ame ambitieuse. Il porta plus loin ses vues; il fit construire des vaisseaux qui lui acquirent bientôt de nouveaux royaumes, et l'empire des mers auquel il aspirait.

§. 2. La première expédition maritime de Ferdinand fut dirigée en 1476 sur les îles Canaries, pour les soumettre à sa puissance. Il fit partir en même temps vingt-cinq navires pour la Guinée, où il établit un commerce d'autant plus avantageux, qu'il payait les précieuses marchandises qu'il en tirait avec des coquillages que les habitans de ces pays estiment plus que l'or et l'argent, parce qu'ils attachent à cette production de la mer une grande vertu pour se garantir du tonnerre. Les navires espagnols revinrent richement chargés, mais Ferdinand n'en profita point; ils tombèrent tous entre les mains des Portugais avec lesquels il était en guerre. Quelque temps après, et vers l'an 1584, il envoya une flotte considérable de soixante-dix vaisseaux, sous le commandement

de Gonsalve-Hernandes de Cordoue, qu'on nommait le grand capitaine, au secours du roi de Naples : ce général recouvra la Calabre, et enleva la ville de Naples aux Français.

§. 3. Ces premiers essais de la marine de Ferdinand préparèrent les grandes découvertes que les Espagnols firent sous son règne. Pendant que les Portugais s'avançaient du côté de l'Afrique et de l'Asie, les Espagnols découvraient et conquéraient les Indes occidentales ou l'Amérique. Cristophe Colomb, génois, partit du port de Palos en Espagne, le 3 août 1492, avec un vaisseau et deux brigantins, que le roi Ferdinand et Isabelle de Castille lui avaient confié. Cet armement ne coûta que dix mille ducats. La première terre qu'il découvrit, le 11 octobre de la même année, fut celle de *Ganahan*, une des îles Lucayes, à laquelle il donna le nom de Saint-Sauveur. Il découvrit ensuite l'île de Cuba et l'île Espagnole, ou Hispaniola. Améric-Vespuce Florentin y fit un voyage en 1497, et prétendit avoir été le premier qui eût découvert la Terre-Ferme ; c'est pourquoi il donna son nom à cette partie de la terre que nous appelons Amérique (1).

(1) *Voyez* Ricerche istoriche Critiche circa le sco-

Ferdinand

Ferdinand Cortès, en 1518, et François Pizarre en 1525, achevèrent d'étendre les conquêtes des Espagnols dans le Nouveau-Monde. Les fréquens voyages de long-cours, entrepris avec succès, la découverte de terres immenses, que de vastes mers séparaient de notre continent, la conquête de plusieurs royaumes, des établissemens avantageux sur les côtes d'Afrique, aux Canaries, aux grandes Indes, des peuples barbares et inconnus jusqu'alors soumis, des trésors inépuisables appropriés à la couronne ont immortalisé la mémoire de Ferdinand, et fait passer au pouvoir de l'Espagne l'empire des mers Indiennes.

§. 4. Ferdinand, à l'exemple des Portugais, sollicita auprès de la cour de Rome une bulle qui lui conféra la propriété de toutes les conquêtes faites ou à faire dans le Nouveau-Monde, à condition de convertir à la foi catholique les naturels de tous ces pays barbares. Alexandre VI, par une bulle datée de Rome le 6e. jour des nones de mai 1493, donna à Ferdinand et Isabelle, souverains de Castille et d'Arragon;

perse d'Americo Vespucci del Sig. Bartolozzi. Elogio d'Americo Vespucci del Canova. Vita del Vespucci del Bandini.

le Nouveau-Monde qui venait d'être découvert. Ce fut aussi sous son pontificat que furent posées les bornes du ciel et de la terre entre les Espagnols et les Portugais, en divisant les îles des Indes découvertes alors par le moyen de lignes correspondantes à la division de degrés du ciel, et il l'assigna à l'Espagne pour limite la ligne méridienne qui va du pôle arctique au pôle antarctique, à cent lieues de distance des îles Açores, vers le couchant (1).

---

(1) L'article 4 de la bulle, est conçu dans les termes suivans : « Et ut tanti negotii provinciam » apostolicæ gratiæ largitate donati, liberius, et » audacius assumatis, motu proprio, non ad ves- » tram, vel alterius pro vobis super hoc nobis oblatæ » petitionis instantiam, sed de nostra mera liberali- » tate, et ex certa scientia, ac de apostolicæ potestatis » plenitudine, omnes insulas et terras firmas, in- » ventas et inveniendas, detectas et detegendas ver- » sus occidentem et meridiem, fabricando et cons- » truendo unam lineam a polo arctico, scilicet septen- » trione, ad polum antarticum, scilicet meridiem » (sive terræ firmæ et insulæ inventæ, et inveniendæ » sint versus Indiam, aut versus aliam quamcumque » partem), quæ linea distet a qualibet insularum » quæ vulgariter nuncupantur *de los Açores*, *y Cabo* » *verde* centum leucis versus occidentem et meridiem

§. 5. Ferdinand, assuré de la propriété légale que cette bulle du pape lui donnait sur les mers et les royaumes des Indes, tourna ses vues du côté de l'Afrique. Les pirates barbaresques, qui ravageaient les côtes d'Espagne, se réfugiaient dans le port d'Oran, qui leur servait d'entrepôt et d'asile. Le cardinal Ximenès, archevêque de Tolède, se chargea de les exterminer. Il prépara un armement composé de 80 vaisseaux, de trois galères et de plusieurs autres bâtimens de transport, avec dix mille hommes d'infanterie et quatre mille de cavalerie. La descente en Afrique se fit sans obs-

» per alium regem aut principem christianum non » fuerint actualiter possessæ, usque ad diem Nativitatis domini nostri Jesu Christi proxime præteritum » a quo incipit annus præsens, 1493, quando fuerint per nuncios et capitaneos vestros inventæ aliquæ prædictarum insularum; auctoritate omnipotentis dei nobis in Beato Petro concessa, ac vicariatus Jesu Christi, qua fungimur in terris, cum » omnibus illarum dominiis, civitatibus, castris, » locis et villis, juribusque et jurisdictionibus, ac » pertinentiis universis vobis, hæredisbusque, etc. ». *Voyez Leybnitz. codex jur. gent. diplom. p.* 165 *et* 203. *Hieron. a monte, tract. de fin. regundor. cap.* 7. §. 8.

tacles ; la ville d'Oran fut enlevée. La prise de cette place s'effectua si promptement, qu'elle fut regardée par les Espagnols comme miraculeuse. Une autre armée navale fut expédiée en même temps, et força les Vénitiens à rendre toutes les places de la Pouille qui dépendaient du royaume de Naples. Ces deux expéditions d'une réussite aussi prompte et aussi heureuse, procurèrent aux Espagnols une grande prépondérance dans la Méditerranée.

§. 6. Le redoutable Barberousse ayant succédé, en 1535, à l'autorité de son frère Horuc, dans le gouvernement d'Alger, s'empara aussi du royaume de Tunis. Cette conquête ayant alarmé les Princes Chrétiens, ils se liguèrent contre la puissance d'un si terrible et si cruel ennemi de leur religion et de leurs états. Charles d'Autriche, qui avait succédé à Ferdinand sous le nom de Charles-Quint, et qui réunissait la couronne d'Espagne à la qualité de chef de l'empire germanique, se mit à la tête de cette fameuse coalition. La flotte des confédérés, composée de trois cents bâtimens, ayant fait voile du port de Cagliari, en Sardaigne, où était le rendez-vous général, toucha le 25 juin à Porto-Farina, éloigné de six lieues de Tunis, attaqua le fort de la Goulette, qu'elle

prit, et s'empara bientôt de Tunis. Charles-Quint, après avoir replacé le véritable roi sur le trône et forcé Barberousse à s'enfuir, appareilla pour s'en retourner en Europe. Il alla d'abord mouiller à Trapani, de-là à Palerme, à Messine, à Naples, où il entra en triomphe. Animé par un si glorieux succès, l'empereur voulut tenter en 1541, contre Alger, une pareille entreprise; mais les mesures n'ayant pas été aussi bien concertées que pour celle de Tunis, le succès n'en fut pas semblable. S'étant inconsidérément mis sur mer avec sa nombreuse flotte dans un temps peu favorable, il eut bientôt à combattre contre les vents et les orages. Les vaisseaux travaillés par une furieuse tempête se fracassèrent les uns contre les autres, ou allèrent se briser contre des rochers; d'autres furent engloutis avec leurs équipages. Cent quarante gros vaisseaux et quinze galères périrent dans cette funeste circonstance, et Charles-Quint lui-même eut grande peine à se sauver à Carthagène avec les débris de sa flotte. Il n'obtint de tant d'efforts et de tant d'orgueil, qu'une renommée stérile, l'épuisement de ses états et l'ennui de sa propre existence.

§. 7. Philippe II, fils de Charles-Quint, ayant succédé à son père au royaume d'Es-

pagne, n'eut pas de grands succès dans les expéditions qu'il tenta contre les puissances barbaresques. Sa marine ne s'était pas encore relevée de la perte essuyée sous son prédécesseur. Outré de dépit, et plein du désir de se venger de la reine Élizabeth, pour s'être alliée avec les Hollandais qui avaient secoué le joug espagnol, Philippe entreprit la conquête de l'Angleterre. Il employa, pendant trois ans, tous les chantiers d'Espagne et de Portugal, et ceux de Naples et de Sicile, qu'il possédait alors, à construire des vaisseaux d'une grandeur et d'une force extraordinaires, et sa flotte qui, sans sortir du port, avait reçu le nom d'*Armada invincible*, mit en mer en 1588. Elle était composée de cent trente vaisseaux, dont près de cent étaient les plus gros qu'on eût encore vus sur l'Océan. Vingt caravelles ou petits bâtimens suivaient cette flotte, voguaient et combattaient sous ses ailes; mais ces navires étaient si pesamment armés et si mal gouvernés, qu'ils ne pouvaient presque se remuer, ni prendre le vent, ni aller à l'abordage, ni obéir à la manœuvre dans des temps orageux. Les matelots étaient aussi lourds que les vaisseaux étaient massif; les pilotes presqu'aussi ignorans que les matelots, et l'amiral, duc de

Médina-Sidonia, qui n'avait pour lui que sa naissance et de grandes richesses, commandait sans expérience et sans énergie.

§. 8. Élizabeth, persuadée d'avance de la faiblesse et du peu d'habileté de ses ennemis sur mer, se reposa du soin de leur défaite sur leur inexpérience. Les Anglais évitant toujours l'abordage de ces pesantes machines, se servirent utilement de leur artillerie, en brûlèrent une partie, prirent des galions et en firent désemparer d'autres. Une furieuse tempête survenue pendant le combat, jeta nombre de vaisseaux espagnols sur les côtes occidentales de l'Écosse; d'autres sur celles de l'Irlande, où ils furent pris ou coulés à fond. A peine vingt vaisseaux de cette invincible flotte purent retourner en Espagne, où ce désastre répandit une consternation et un découragement, dont la nation ne se releva plus; elle resta abattue à jamais par la perte d'un armement qui avait coûté tant de préparatifs et de dépenses, et où ses forces et ses revenus s'étaient comme épuisés (1).

(1) En haine de Philippe II, que l'on regardait comme l'ennemi commun, l'Europe entière applaudit aux succès glorieux d'Elizabeth. Les Venitiens, à

§. 9. La marine espagnole fut entièrement négligée jusqu'au règne de Philippe V. Ce prince n'eut pas plutôt dissipé les ennemis qui s'opposaient à son avénement au trône, qu'il pensa à remettre sa marine sur un meilleur pied : elle était si faible alors, que les corsaires de Barbarie allaient impunément enlever les navires marchands à l'entrée des ports d'Espagne. Ce prince fit construire des vaisseaux, en acheta de l'étranger, et forma des établissemens favorables à la navigation. Philippe V se trouva bientôt en état d'envoyer deux escadres en croisière ; une dans la Méditerranée contre les bâ-

---

la nouvelle de la défaïte de cette flotte espagnole, aussi fameuse qu'elle fut malheureuse, s'écrièrent, *oh che Donna, se fosse Cristiana !* et chacun avait alors dans la bouche ces mots : *Omne malum ab Hispania omne bonum ab aquilone. Mém. de Byrk.* On fit frapper à cette occasion en Angleterre une médaille, où l'on voyait une flotte fuyant à toute voile avec ces mots ; *Venit, vidit, fugit.* Une autre médaille représenta l'armée navale des Espagnols en désordre, leurs vaisseaux incendiés avec la légende : *Dux fœmina facti.* La plus remarquable, sans doute, fut celle où l'on apercevait des navires battus par l'orage qui tombaient les uns sur les autres, avec cette noble et pieuse inscription ; *Afflavit Deus, et dissipantur.*

timens portant pavillon impérial; l'autre, au cap Finistère contre les corsaires et les contrebandiers. Il fit armer en même temps à Barcelonne une grande flotte de vaisseaux construits dans les ports de Cadix, de Malaga, de Carthagène et d'Alicante. Sa marine comptait déjà, en 1718, cinquante vaisseaux de ligne répandus dans les mers de Sicile et de Sardaigne, des galiotes à bombes, des brûlots et plusieurs bateaux plats pour servir au débarquement des troupes qui s'emparèrent de l'île de Sardaigne (1). Il avait en outre une puissante escadre dans les mers des Indes, pour arrêter les courses des pirates, et cinq autres vaisseaux de guerre pour escorter les navires marchands qui faisaient voile vers la Nouvelle-Epagne.

§. 10. La marine espagnole se trouvant partagée, en 1733, entre les affaires d'Afrique pour la reprise d'Oran et celle d'Italie, le roi catholique fut obligé de faire de nouveaux armemens sur mer; mais pendant cette guerre, ses vaisseaux ne servirent qu'au transport des troupes en Italie et aux voyages des Indes. Après

(1) Voyez mon histoire géographique, politique et naturelle de la Sardaigne: *tom.* 1. *pag.* 161, *et suiv.*

la paix conclue avec l'empereur, il lui survint une autre guerre avec l'Angleterre, qui mit la marine d'Espagne dans un plus grand mouvement. La Nouvelle-Géorgie, Porto-Bello, Saint-Augustin et Carthagène, en Amérique, furent le théâtre de cette guerre. Le siége de cette dernière place sera toujours dans l'histoire un des plus illustres monumens de la valeur espagnole. Il n'y eut dans la Méditerranée que le fameux combat de Toulon, en 1744, qui valut à l'amiral espagnol D. Pèdre Navarro le titre pompeux de *Marquis de la Victoria*.

§. 11. La marine espagnole n'eut plus d'occasions de se signaler : elle resta long-temps dans l'inaction, où elle dépérissait tous les jours. Le marquis de l'Ensenada, parvenu au ministère sous le régne de Ferdinand VI, s'occupa aussitôt à la relever de l'état de dépérissement où elle se trouvait. Il se procura des constructeurs anglais, des architectes et des géomètres français, forma des écoles, fortifia les ports, remplit les chantiers et les arsenaux, et créa ou perfectionna tous les autres établissemens relatifs à ce grand objet. La disgrace de ce ministre ne se fit point sentir dans le département qu'il abandonnait : on continua à travailler et à construire, et à l'avénement de

Charles III au trône d'Espagne, la marine commençait déjà à prospérer.

§. 12. Suivant le tableau que le savant M. Bourgoing nous a donné (1), il paraît qu'après la paix qui termina la guerre désastreuse de 1761, l'Espagne n'avait que trente-sept vaisseaux de ligne et trente frégates. En 1770, elle comptait déjà cinquante-un vaisseaux, depuis 112 canons jusqu'à 58; vingt-deux frégates, huit hourques, neuf chebecs, douze autres petits bâtimens; en tout cent deux voiles de guerre de tout rang. En 1774, elle avait soixante-quatre vaisseaux de ligne, dont huit à trois ponts, vingt-six frégates, neuf chebecks, vingt-huit autres petits bâtimens de guerre; en tout cent quarante-deux. En 1778, elle présentait soixante-sept vaisseaux, trente-deux frégates et autres; en tout cent soixante-trois de tout rang, et à la fin de la guerre, malgré les pertes qu'elle avait éprouvées, elle se trouva à peu près le même nombre. A la fin de 1792, au moment de la déclaration de la guerre contre la France, elle comptait quatre-vingt vaisseaux de ligne, sur lesquels six étaient absolument hors de ser-

(1) Tableau de l'Espagne moderne par M. Bourgoing, *tom.* 2. *pag.* 128.

vice, et quatorze y étaient très-peu propres. La guerre contre la République française n'a pas été désastreuse pour sa marine : celle qu'elle vient de terminer avec les Anglais, lui laisse plus de pertes à réparer, et déjà le gouvernement espagnol s'en occupe avec une grande activité, afin de rendre sa marine capable de seconder les efforts de la France, pour s'opposer aux usurpations de l'ennemi commun.

SECTION III.

LA HOLLANDE.

§. 1. La Hollande n'est, pour ainsi dire, qu'une butte de sable et de limon que le hasard a élevée, et que le hasard est toujours prêt à engloutir. La situation de son terrain abaissé au-dessous du niveau de la mer a obligé ses habitans à opposer des digues à la violence des flots (1), et à creuser partout des canaux assez grands pour faciliter la communication intérieure, ainsi que l'écoulement des eaux stagnantes dont sa surface était couverte. Familiarisés avec les eaux, ses habitans furent obli-

(1) Tellurem fecere Dii, sua littora Belgæ.
Pitcairn.

gés d'aller chercher à la mer leur principale nourriture. La nécessité qui en avait fait d'abord des pêcheurs, leur enseigna bientôt l'art d'apprêter les poissons pour les conserver, et enfin celui d'en faire un objet de commerce, pour se procurer dans les pays voisins ce qui manquait au leur, et rendre ainsi leur vie plus agréable. Les richesses que cette industrie valut à leur état, le mirent à même d'embrasser d'autres branches de négoce qui lui procurèrent de nouveaux trésors. Les forces de la Hollande naquirent avec ces richesses; elle osa prendre les armes pour conquérir sa liberté; elle y réussit. Économe et industrieuse, elle sut créer à la fois son territoire et sa liberté, son commerce et ses colonies, sa navigation utile et sa marine formidable. Sortie du sein de l'Océan, par son génie, elle avait plus de droits qu'un autre à dominer les flots par ses navires.

§. 2. La décadence de la marine espagnole, provenue des pertes innombrables qu'elle avait essuyées sous Philippe II, par ses expéditions aussi multipliées que mal combinées, fit passer le sceptre de la mer aux mains des Hollandais. L'orgueil de l'Espagne ne pouvait être mieux puni que par la prospérité d'un peuple forcé par l'oppression de se soustraire au joug ty-

rannique qu'elle lui avait imposé. Ayant formé de leur pays une République confédérée, les Hollandais excités par la vengeance et les besoins, se firent corsaires et se formèrent une marine aux dépens des Espagnols qu'ils battaient toujours, et des Portugais qu'ils détestaient. La France et l'Angleterre qui ne voyaient que l'humiliation du monarque espagnol dans les progrès de la République naissante, l'aidèrent à garder des conquêtes et des dépouilles, dont elles ne connaissaient pas encore tout le prix ; par-là les Hollandais s'assurèrent des établissemens partout où ils voulurent porter leurs armes et s'affermirent dans leurs acquisitions, avant qu'on pût en être jaloux. Ce fut ainsi qu'ils s'emparèrent insensiblement de tout le commerce par leur industrie, et de toutes les mers par la force de leurs escadres.

§. 5. La puissance de la Hollande prit bientôt l'essor, et se fit connaître dans le monde politique par son énergie, ses ressources économiques et sa bonne fortune; elle avait fait disparaître devant ses flottes, la gloire espagnole et portugaise éclipsée sur l'Océan. De suppliante auprès de la France elle devint auxiliaire. Les forces qu'elle déployait au-dehors n'étaient que le résultat de ses exploits mari-

times. De riches prises faites en Asie sur les Espagnols et les Portugais, fournirent à de grands armemens : ses marins parurent en conquérans sur ces bords éloignés, et s'emparèrent des positions les plus avantageuses. Si la Hollande ne ravit pas tout à coup à ses ennemis le commerce de ces contrées opulentes, elle s'y fortifia de manière à faire présager la prépondérance qu'elle devait obtenir par la suite : elle a abusé même de cette prépondérance en la rendant exclusive, et en s'emparant des îles où croissent les épiceries dont elle a converti le commerce en monopole.

§. 4. La prospérité maritime de cette république lui procura aussi des rapports directs avec les puissances du Nord, et souvent la plus grande influence dans cette partie de l'Europe. Ces rapports et cette influence, l'ont plus d'une fois engagée comme garante auxiliaire, ou médiatrice armée dans plusieurs guerres du Nord, dont elle s'est toujours tirée avec honneur et avec l'avantage de maintenir l'équilibre et une indépendance réciproque entre ces puissances septentrionales. Cette sage et généreuse politique mit la Hollande en état de sauver le Danemarck aux abois sous Frédéric III, de réprimer l'ambition turbulente de Charles-Gustave,

par cette diversion maritime qui releva la Pologne prête à succomber, garantit Dantzick du sort qu'elle éprouve aujourd'hui, et amena les circonstances qui nécessitèrent la paix d'Oliva en 1660. Le Danemarck voulut attaquer ensuite la Suède et la maison d'Holstein-Gottorp ; la Hollande sut bientôt arrêter par les mêmes moyens l'esprit d'usurpation, et rétablir l'équilibre du Nord par le traité de Traventahl, conclu en 1700.

§. 5. La République détournée depuis, par la guerre de la succession, du seul et véritable objet de sa politique, perdit peu à peu toute son influence dans le Nord de l'Europe, et n'en acquit aucune dans le Midi. L'Espagne, disputée par la maison d'Autriche, et presque arrachée à Philippe V, allait réunir sur la tête de Charles VI, toutes les couronnes de Charles-Quint. Les Anglais qui voyaient à regret la Hollande leur disputer toujours l'empire des mers, la firent entrer dans cette fameuse coalition, et réussirent à l'écraser de dettes : elle acheta bien cher le traité de la Barrière de 1709. Elle fut ensuite payée d'ingratitude par la cour de Vienne, et réduite à souscrire celui de 1715, que cette cour a depuis foulé aux pieds. L'Angleterre en se chargeant des deux tiers des dépenses de mer

et

et rejetant sur la Hollande la même proportion de celles de terre, parvint à diminuer d'autant les forces maritimes de cette république, pendant qu'elle augmentait les siennes en raison réciproque. « Depuis ce temps, dit l'auteur » judicieux de l'ouvrage intitulé : *La Richesse » de la Hollande*, on ne vit plus rien faire aux » Hollandais qui fût digne de la réputation » qu'ils s'étaient acquise sur mer. En 1712, les » Français mirent leurs colonies à contribu- » tion ; les Suédois leur enlevèrent des navires » marchands, sans que la République eut seu- » lement l'air de s'y opposer ; et ce ne fut qu'en » 1715 qu'elle joignit douze navires de guerre » à vingt autres navires anglais, pour protéger » le commerce des deux nations dans la mer » Baltique, toujours inquiétée par les Suédois » qui, en guerre contre les Russes, continuè- » rent de s'emparer des vaisseaux destinés pour » la Russie. Il n'y eut pas jusqu'aux Algériens » dont les Hollandais n'eussent à souffrir. En » 1721, on compta qu'ils leur avaient enlevé » plus de quarante navires estimés, avec leurs » charges, à plus de six millions, sans y com- » prendre plus de neuf cents matelots réduits » en esclavage ». C'est depuis lors que les flottes hollandaises ont disparu, que l'exellente disci-

pline maritime des Bataves a été négligée, que les Tromp, les Ruyter, les Ewersen ne se sont plus reproduits, et que l'Angleterre seule a couvert de ses escadres toutes les mers où elle domine avec la plus révoltante tyrannie (1).

(1) Voyez *la Politique de tous les cabinets de l'Europe*, avec les notes savantes de M. Ségur l'aîné, *tom. 2*, d'où j'ai tiré ces faits.

ARTICLE V.

Parallèle de l'Angleterre et de la France, sous le rapport de la prétention à l'Empire de la Mer.

§. 1. J'ai réuni dans cet article ce que j'ai à dire de l'Angleterre et de la France, pour mettre en parallèle l'esprit qui dirige depuis long-temps ces deux puissances. Je ferai ressortir en même temps la prétention immodérée de la première qui, depuis des siècles, a mis en œuvre toute sorte de moyens, pour s'emparer exclusivement de l'empire des mers au mépris de toutes les lois, et la modération de la seconde qui le lui a toujours contesté pour maintenir la liberté de la navigation, en s'opposant constamment au despotisme de sa rivale. Depuis long-temps l'Angleterre n'a consulté que sa force maritime, et plus elle l'a sentie, plus elle s'est permis de tout entreprendre. Elle a fini par la juger si absolue, qu'elle s'est cru dispensée à ce titre seul de la fidélité due aux engagemens les plus solennels, et aux principes les plus sacrés du droit des gens universel.

Consultons l'histoire, et appuyons-nous de faits qui constatent la vérité de ces assertions, afin de faciliter le rapprochement de cette conduite par rapport à celle de la France, et d'en faire jaillir les résultats d'une manière plus frappante.

§. 2. Les anciens Bretons qui habitaient les cavernes dont était rempli l'intérieur de leur île, ne se trouvaient point en état d'opposer la moindre résistance au débarquement des Romains sous la conduite de César (1). Ils n'avaient dans ce temps, selon le rapport de Pline (2), que de frêles canots d'osier dou-

(1) *Jul. Cæs. de bell. Gall, lib.* 5. *c.* 22.

(2) *Plin. hist. nat. lib.* 4. *c.* 3. « L'Angleterre, dit » Raynal à ce propos, qui se voit aujourd'hui la pre- » mière sur toutes les mers, s'imagine aisément » qu'elle y a eu toujours de l'empire. Tantôt elle » fait remonter sa puissance maritime jusqu'au temps » de César ; tantôt elle veut avoir régné sur l'Océan, » du moins au neuvième siècle. Peut-être, un jour » les Corses, qui ne sont rien, quand ils seront » devenus un peuple maritime, écriront et liront » dans leurs fastes qu'ils ont toujours dominé sur » la Méditerranée. Telle est la vanité de l'homme ; » il a besoin d'agrandir sont néant dans le passé, » comme dans l'avenir. » *Tableau de l'Europe, p.* 70.

blés de cuir, semblables à ceux dont les Groënlandais ont conservé l'usage. Les Saxons, les Juttes, les Anglais et autres peuples du Nord qui dévastaient tour-à-tour leurs côtes, et osaient souvent les poursuivre jusques dans leurs tristes retraites, ne purent leur inspirer l'idée de chercher à prévenir leurs tentatives en armant des vaisseaux. Les Anglais qui finirent par s'établir solidement sur la majeure partie de la Grande-Bretagne, lui donnèrent leur nom, et divisèrent l'île en sept royaumes.

§. 3. Offa, roi de Mercie, le plus puissant prince de cette Eptarchie, aussi célèbre par ses guerres contre les rois ses voisins, que par sa sollicitude à entretenir une flotte considérable pour garder les côtes, Offa paraît être le premier qui ait eu quelque prétention à l'empire de la mer. Il osa le disputer à Charlemagne, et ce grand monarque, qui n'avait pas encore eu le temps de créer une marine, ne dédaigna pas de rechercher son alliance, en vue de l'utilité qu'il pourrait retirer des forces navales d'Offa, pour garantir ses états des entreprises des Normands qui exerçaient la piraterie et toutes sortes de brigandages sur mer avec de fortes escadres, quelquefois même avec des flottes de cent-vingt et deux cents voiles. Charlemagne, se mit

bientôt en état de se passer des secours du roi de Mercie, et de se faire craindre sur mer (1). Il avait senti en bon politique qu'un état dont il avait reculé les limites, ne pouvait se soutenir sans une marine bien composée. Il la créa, et entretint avec soin des vaisseaux qui croisaient continuellement à l'embouchure des rivières, sur les côtes de France, d'Allemagne et d'Italie, afin de veiller sur toutes les frontières de ses états bornés par l'une et l'autre mer. Sa prudence fit échouer les desseins ambitieux d'Offa; il battit les Sarrasins près des îles de Sardaigne, de Corse, de Majorque et de Minorque; il envoya son fils Pepin contre les Vénitiens, avec une flotte formidable, les vainquit, et fit respecter le pavillon français, au moyen des escadres qu'il tenait continuellement en mer.

§. 4. Un des successeurs d'Offa, l'orgueilleux Edgard, qui entretenait une flotte nombreuse, pour croiser sur les côtes, et pour veiller à leur conservation, se crut le maître absolu de l'Océan. Il prit le titre fastueux d'empereur et de

(1) Les auteurs anglais eux-mêmes sont forcés de convenir que Charlemagne avait pris de la supériorité sur les mers britanniques. *Voyez Lediard, hist. de la Marine angl. tom.* 1.

seigneur de tous les rois, ainsi que celui de maître de toutes les îles de l'Océan britannique (1). Edgard, étant un jour à Chester, s'embarqua sur la Dée : sa vanité insensée lui inspira l'idée insolente d'obliger huit princes, ses tributaires, à ramer sur une barque dont lui-même dirigeait le gouvernail (2), triomphe maritime dont toutes les histoires de l'Europe ne fournissent point d'autre exemple. Il vérifia ainsi par ce trait de démence, l'ancienne maxime, que les triomphes de l'orgueil sont toujours des outrages à l'humanité (3).

§. 5. Suenon, roi de Danemarck, ayant chassé du trône d'Angleterre Éthelred II, fut proclamé en 1014, roi de tout le pays, où il mourut, en 1015. Canut, dit le Grand, succéda à son père, et réunit sur sa tête la triple couronne

(1) Altitonantis Dei largiflua Clementia, qui est rex regum, ego Edgardus, Anglorum Basileus, omniumque regum, insularum, oceanique Britanniani circumjacentis, cunctarumque nationum quæ infra eum includuntur, imperator, dominus, etc. etc. etc. *Voy. Chart. eccl. Wigorn. ad an.* 964. *Selden, mare claus : p.* 137.

(2) Voyez *Chronic. Saxon. p.* 137.

(3) M. de Sainte-Croix, *de la Puissance navale de l'Angleterre, t.* 1.

de Danemarck, de Norwège et d'Angleterre; mais il ne laissa point enfler son cœur par de vaines et ridicules prétentions à l'empire des mers, dont les rois anglais se nourrissaient constamment; il tint une conduite opposée, et ne s'abandonna point aux séductions de cet orgueil insultant qui leur était naturel. Ses courtisans, accoutumés à flatter leurs souverains sur l'empire maritime que ceux-ci étaient déjà disposés à s'attribuer, essayèrent un jour de lui persuader que sa puissance sur la mer était sans bornes. Ce prince, sans paraître offensé de ce mensonge adulateur, les invita à une grande pêche, après laquelle il fit préparer, sur les bords de la mer, un repas somptueux qu'il ordonna de servir au moment de la marée montante. Bientôt ses convives, sentant que l'eau les gagnait, abandonnèrent la place; le roi seul resta, commandant aux eaux de la mer de s'éloigner. Les vagues continuaient cependant de s'élever; il feignit alors de se mettre en colère, et s'écria: « Flots » de l'Océan, c'est donc ainsi que vous respec- » tez votre maître? » Puis se tournant du côté de ses courtisans, il ajouta, avec le sourire du mépris: « Que celui qui tenait dans ses mains » les bornes les plus reculées de l'univers, » avait seul le droit de commander aux élé-

» mens, et de prescrire des limites à la mer (1). »

§. 6. Guillaume I, duc de Normandie, dit le Bâtard, à cause du vice de sa naissance, et le Conquérant, parce qu'il fit la conquête de l'Angleterre, se rendit maître de ce royaume l'an 1066, après la défaite et la mort d'Harold, dernier roi Saxon. C'est à Guillaume que l'Angleterre doit sa grandeur et sa puissance. Les Anglais, jusqu'alors barbares (2), s'adoucirent par les mœurs des Français, qu'ils détestent aujourd'hui, bien qu'ils leur doivent leur gloire et leur prospérité. Guillaume ne s'étant mis en possession de son nouveau royaume, que par le secours de Philippe Ier, roi de France, et de Baudouin,

(1) Unde rex resiliens neminem regi nomine dignum esse pronunciavit, præter eum unicum, cujus nutum tam mare quam terra observaret. *Florileg. ad an* 1035. *Selden, mare clausum, lib.* 2. *cap.* 12.

(2) Les Anglais étaient encore à cette époque ce qu'ils étaient du temps d'Horace. Voici comme il s'exprime à leur égard dans sa quatrième ode du troisième livre après l'invitation à la muse Calliope :

Utcumque mecum vos eritis ; libens
Insanientem navita Bosphorum
Tentabo, et arentes arenas
Littoris Assirii viator :
Visam Britannos, hospitibus feros.

comte de Flandre, aurait dû leur en témoigner une éternelle reconnaissance; mais le vassal heureux et puissant, ainsi qu'il en arrive presque toujours, oublia bientôt ses bienfaiteurs. Il rougit de leur devoir la couronne, et il transmit à ses successeurs des semences d'aversion et de haine, qui dans la suite germèrent de plus en plus (1).

§. 7. Les rois qui suivirent Guillaume négligèrent tellement la marine, que lorsque Richard Ier, que son intrépidité fit nommer *Cœur-de-Lion*, entreprit de passer en Palestine avec les Croisés, il se vit obligé d'avoir recours aux étrangers pour obtenir des vaisseaux. Jean, dit *Sans-Terre*, succédant à son frère Richard, n'eut pas plus de forces navales que lui. Comme lui, il se trouva dans la nécessité de s'adresser au comte de Flandre pour combattre Philippe Auguste, qui avait rassemblé dans la Seine une

(1) Frossard remarque que dans ce temps, les Anglais étaient si follement animés contre les Français, que plusieurs gentilshommes avaient couvert d'un drap noir un de leurs yeux, par un vœu qu'ils avaient fait, de ne jamais regarder de cet œil, qu'ils ne se fussent signalés par quelque exploit mémorable contre la France. C'était bien encore un reste de la férocité remarquée par Horace dans la note précédente.

flotte de dix-sept cents voiles (1). Les comtes de Boulogne et de Salisbury, qui commandaient l'armée navale d'Angleterre, informés que les vaisseaux français qui se trouvaient à l'ancre dans le port de Dam et le long de la côte près de cette ville, étaient abandonnés par leurs soldats, descendus à terre pour piller, vinrent les attaquer, les abordèrent sans obstacle, coupèrent les cables, en amenèrent trois cents chargés de munitions, et en brûlèrent cent autres. Cette espèce de victoire, qui d'ailleurs ne fut due qu'au secours et à la hardiesse du comte de Flandre, ennemi de Philippe, enorgueillit tellement le roi Jean, qu'il prétendit depuis que ses ordonnances maritimes fussent respectées de tout le monde. Il eut en conséquence la ridicule prétention d'exiger le salut de tous les vaisseaux étrangers qui rencontre-

(2) Lorsqu'on fait attention à la faiblesse de ces vaisseaux, leur nombre cesse d'étonner. La plupart n'étaient que des *Barges de Côtiers;* c'est-à-dire, de grandes chaloupes, ou barques à trois mâts. Les autres ne consistaient, qu'en quelques *Galies* ou galères, espèce de navires de guerre à voiles et à rames, ayant la proue armée d'un éperon à bec, ou trident d'airain placé presqu'à fleur d'eau. Ducange, diction. *V°. Galea.*

raient en mer un navire anglais, et ordonna à ses officiers de les y contraindre, et de châtier les capitaines en cas de refus (1).

§. 8. Édouard Ier, quoiqu'occupé à faire la guerre aux Gallois et aux Écossais, ne négligea pas pour cela le soin d'étendre son autorité sur toutes les mers qui entourent l'Angleterre. Il défendit aux Flamands et aux Hollandais d'y pêcher sans une permission expresse de sa part, et publia une ordonnance par laquelle il enjoignait à ses officiers de veiller atten-

(1) Le roi Jean s'exprime dans son ordonnance, en ces propres termes : « Encontre sur la mier auscuns nefs ou vaisseaux chargés ou voiles qui veuillent avaler et abaisser leurs triefs au commandement du lieutenant du roi, ou de l'admiral du roi, ou de son lieutenant ; mais combattant encontre ceulx de la flotte, que s'ils puent estre pris, qu'ils soient réputés comme ennemies, et leurs nefs, vaisseaux et bien pris et forfaits, comme biens des ennemis, tant soit que les maîtres et possesseurs d'iceulx voudraient venir après et alléguer même les nefs, vaisseaux et bien estre biens d'amies du roi nostre seigneur, et que la manie estant en iceulx, soient chastiés par emprisonnement de leurs corps, par leur rebellité, pour discrétion. *Selden*, *mare claus. loc. cit.*

tivement au maintien de la souveraineté que ses ancêtres avaient possédée sur l'Océan britannique (1).

§. 9. Lediard, dans son histoire de la marine d'Angleterre, fortement attaché au système de la souveraineté anglaise sur la mer, parce qu'il écrivait par ordre du gouvernement, établit, par un raisonnement vraiment curieux, l'extension de cet empire sur les eaux qui baignent les côtes de France. « Pendant 250 ans, » dit-il, que les Normands ont été maîtres » des deux rivages du canal, personne ne pou- » vait prendre aucun droit sur une partie des » mers britanniques, la souveraineté leur en » appartenait exclusivement. Mais en quelle » qualité, si ce n'est de rois d'Angleterre? A » quel titre, si ce n'est à celui d'apanage in- » séparable de leur couronne? » Ainsi, parce que des Français ont conquis l'Angleterre, l'Angleterre est maîtresse à la fois de ses côtes et de

(1) Les termes de cette ordonnance sont les suivans : « espéciellement de retenir et maintenir la » souveraigneté que nos ancêtres royes d'Engleterre » soloyent avoir en la dite mier d'Engleterre quant à » l'amendement, déclaration et interprétation des » lois par eux faites à gouverner toutes maners de » gentz passantz par la dite mier ». *Selden, loc. cit.*

celles de la Normandie. Mais lorsque l'Angleterre perd cette province, lorsqu'elle y renonce à jamais par le traité d'Abbeville, confirmé par plusieurs autres, elle n'en reste pas moins, suivant Lediard, souveraine des mers qui baignent les côtes normandes! Ce même auteur défie la France de prouver qu'elle ait seulement le droit de nommer un amiral dans ces mers, sur lesquelles les Anglais prétendent qu'elle ne peut avoir qu'un commandant de la marine (1).

§. 10. Philippe-le-Bel ayant nommé Regnier Grimaldi, génois, amiral de la Manche, Édouard se crut partie insultée et demanda justice; ce qu'il n'obtint pas. Les Anglais prétendent qu'en cette occasion, des arbitres choisis de part et d'autre pour terminer ce différend, prononcèrent en faveur du monarque anglais, et qu'ils déclarèrent que ses prédécesseurs avaient été, de tout temps, souverains de cette mer, sur laquelle les rois de France ne pouvaient avoir aucun amiral, mais seulement un maître ou chef de flotte. Si cette prétendue décision arbitrale en faveur de la souveraineté maritime de l'An-

---

(1) Voyez à ce sujet l'excellent ouvrage de M. Viennot-Vaublanc, ayant pour titre : *Rivalité de la France et de l'Angleterre.*

gleterre eût eu lieu, elle aurait mérité d'être conservée avec autant de soin que les Anglais en mettent à garder leur grande charte. Cependant on ne la trouve plus dans les archives de la Tour de Londres, où Bouroughs, Coxe, Selden et autres supposent l'avoir vue (1). Walter Raleigh lui-même, quoique fort attaché à la gloire de sa nation, avoue expressément qu'il ne voit pas que la domination anglaise sur les mers ait été bien absolue jusqu'au règne d'Henri VIII (2). Au reste, il paraît que cette dispute ne fut point terminée par cette décision arbitrale, tant vantée par les auteurs anglais, puisque les deux rois aigris en vinrent à une guerre ouverte. Une flotte anglaise alla insulter la Ro-

(1) M. de Ste. Croix, dans l'ouvrage cité, assure que M. de Bréquigny n'a pu découvrir cette pièce dans les recherches exactes qu'il a faites à la Tour de Londres par ordre du roi de France. Long-temps avant lui, le laborieux Rymer paraît n'avoir pas été plus heureux, ou l'avait rejetée comme une pièce supposée.

(2) Cette assertion de Walter n'est pas moins gratuite. Les Anglais furent souvent battus dans ce temps-là par les Français. Henri VIII fut obligé en 1546 de demander la paix à François I[er]. Elle fut conclue à condition de restituer Boulogne à la France.

chelle et y fit un grand butin. Philippe-le-Bel envoya une nombreuse armée navale en Angleterre, sous les ordres de Mathieu de Montmorency, qui fit sa descente près de Douvres, s'empara de la ville, et en brûla une partie. Cette expédition amena un accommodement entre les deux rois.

§. 11. La reine Marie d'Angleterre, ayant épousé, en 1554, Philippe II, roi d'Espagne, s'imagina pouvoir gagner le cœur insensible d'un époux ambitieux, en secondant ses desseins contre le roi de France Henri II, son adversaire, qui venait de perdre la bataille de Saint-Quentin : elle chercha en conséquence à arrêter les succès des corsaires qui avaient déjà fait un grand nombre de prises dans la Manche. Elle s'en plaignit par l'organe de son chancelier. Ce ministre dit dans sa note, qu'il était surpris que les Français entreprissent d'enlever des vaisseaux étrangers dans le Pas-de-Calais, dont la garde appartenait à la reine sa maîtresse. Antoine de Noailles, ambassadeur de France, lui répondit que, sans approfondir les droits des Anglais, il pouvait se plaindre à son tour, puisqu'ils s'acquittaient si mal de leur devoir à ce passage, où la France avait eu plusieurs bâtimens marchands enlevés par les

les Espagnols; qu'après tout, la mer était large et commune, et que la force seule en faisait la seigneurie et la possession (1).

§. 12. La reine Élizabeth, dont les discours étaient toujours bien réfléchis, répondit à l'envoyé du roi d'Espagne, D. Mendoza, qui se plaignait de ce que les Anglais se permettaient de naviguer dans les mers des Indes, qu'elle ne voyait point de raison d'interdire ni aux Anglais, ni aux autres nations la navigation de cette mer; qu'elle ne connaissait à cet égard aucunes prérogatives en faveur des Espagnols, et encore moins celle de prescrire des lois à ceux qui n'étaient point tenus de leur obéir; que l'usage de l'Océan, sur lequel naviguaient les Anglais, leur était commun comme l'air, avec tous les hommes, et que par leur nature, ces élémens ne pouvaient tomber en la puissance, ni devenir la propriété de personne (2). Ce principe, aussi fondé en raison qu'il est constant et universel, fut bientôt oublié par les successeurs de cette illustre princesse. Au reste,

---

(1) *Voyez* Ambassade et Négociation de Noailles, *tom.* 1. *pag.* 291. Dépêche d'Antoine de Noailles, du 27 août 1555.

(2) *Cambden, in vitâ Elisabethæ ad an* 1580.

Élizabeth, après avoir jeté les premiers et les vrais fondemens de la puissance maritime de sa nation, n'eut pas le temps de l'assurer avant sa mort, par un traité de paix solide et avantageux. Après elle, le sceptre des mers passa entre les mains des Hollandais. La possession venait de leur en être assurée par la victoire éclatante de Tronp sur la grande flotte des Espagnols, à laquelle Philippe II avait donné le nom d'invincible avant de s'être battue.

§. 13. Les Hollandais profitèrent, en 1616, du besoin d'argent qu'avait Jacques Ier, roi d'Angleterre, et surent ménager son esprit avec tant d'adresse, qu'il se détermina, l'année d'après, à leur rendre les villes de Flessingue, de la Brille et le fort de Ramenkens, places qui les tenaient dans la dépendance de l'Angleterre (1). Le repentir que ce prince conçut après la restitution aux Hollandais de ces places de sûreté, non seulement l'anima spécialement contre Barnevelt, auteur de cette négociation, mais encore l'indisposa contre la République. Il chercha de nouveau à troubler

(1) *Voyez* Lettres et Négociations de Dudley Carleton, *tom.* 1. *pag.* 57 *et suiv.* Mémoires de Burnet, *t.* 1. *p.* 23-24.

sa pêche du hareng en Écosse; et sur les plaintes réitérées des Hollandais, son ministre écrivit à l'ambassadeur d'Angleterre à la Haye, le 1er janvier 1618, en ces termes : « S. M. Britan-
» nique veut bien faire savoir aux États-Gé-
» néraux que le roi d'Espagne lui a demandé
» la permission de laisser pêcher dans les mers
» britanniques, et que le roi de France désire
» qu'on accorde la même chose pour l'entre-
» tien de sa propre maison. S. M. leur déclare
» encore qu'il connaît les lois et les droits de
» son royaume, et que ce n'est ni d'eux, ni de
» leur Grotius qu'il apprendra les maximes
» du droit des gens : enfin il les menace, s'ils
» ne reconnaissent pas la légitimité de ses
» prétentions, comme font tous les princes de
» la chrétienté, qu'il pourrait bien leur arri-
» ver, qu'avec leur inflexibilité et leur *Mare*
» *Liberum*, ils fussent bientôt réduits à n'avoir
» ni terres, ni république. » Malgré l'impétuosité de cette lettre extravagante, Jacques, qu'Henri IV appelait *Capitaine ès-arts, et clerc aux armes*, se contenta d'une reconnaissance verbale, et fit faire, par le jurisconsulte *Selden*, sous le titre de *Mare Clausum*, une réponse au traité de *Grotius*, intitulé : *Mare Liberum*. Sous le règne de ce monarque anglais, toutes

les affaires se terminaient d'une manière pacifique, quoiqu'il les commençât toujours avec aigreur, ou par des disputes d'école.

§. 14. Ce prince, qui ne laissait jamais échapper aucune occasion de manifester ses prétentions sur l'empire des mers, avait déjà profité d'une circonstance remarquable pour les faire valoir envers la France. Ce fut celle de l'ambassade de Sully, qui fut envoyé en Angleterre de la part d'Henri IV, pour le féliciter sur son avénement au trône, et renouveler avec lui les anciens traités. Le cardinal de Richelieu, qui connaissait toutes les ressources de sa patrie, voulant faire sentir à Louis XIII, la nécessité que la France avait d'entretenir une marine respectable, raconte ce fait dans les termes suivans. « Le duc de Sully, choisi par Henri-le-
» Grand, pour faire une ambassade extraordi-
» naire en Angleterre, s'étant embarqué à Ca-
» lais dans un vaisseau français, qui portait le
» pavillon français au grand mât, ne fut pas
» plutôt dans le canal, que rencontrant une
» Ramberge qui était pour le recevoir, celui
» qui la commandait, fit commandement au
» vaisseau français de mettre le pavillon bas.
» Ce duc, croyant que sa qualité le garantirait
» d'un tel affront, le refusa avec audace; mais

» ce refus étant suivi de trois coups de canon à » boulets, lui perçant le vaisseau, percèrent le » cœur aux bons Français : la force les contrai- » gnit à ce dont la raison le devait défendre; et » quelque plainte qu'il pût faire, il n'eut jamais » d'autre raison du capitaine anglais, sinon que » *comme son devoir l'obligeait à honorer la* » *qualité d'ambassadeur, il l'obligeait aussi* » *à faire rendre au pavillon de son maître* » *l'honneur qui était dû au souverain de la* » *mer* (1). » Henri IV dissimula pour ce moment, mais avec la ferme résolution de soutenir le droit de sa couronne par la force que le temps lui donnerait le moyen d'acquérir sur mer. Malheureusement l'époque de l'assassinat de ce grand roi fut précisément celle où il concevait et allait exécuter le projet de créer enfin une marine française.

§. 15. Cromwel, en s'emparant du trône d'où il avait lui-même précipité son souverain, pour le faire périr ignominieusement sur l'échafaud, ne tarda pas à faire renaître les anciennes prétentions de sa patrie à l'empire des mers. L'Angleterre, disait-il, l'ayant acquis à la

(1) Testament politique du card. de Richelieu, *ch.* 1. §. 5.

pointe de l'épée sur toutes les nations, elle ne pouvait souffrir qu'il parût sur l'Océan d'autres pavillons que le sien. Aussi, il écrivit à Blak, commandant de l'escadre destinée contre la Hollande, cette lettre tout-à-fait singulière. « Il y va de votre honneur, Monsieur, et de » celui de tous vos braves capitaines de ren- » voyer toutes ces grenouilles (les Hollandais) » dans leurs marais, et de ne pas souffrir » qu'elles nous importunent plus long-temps » par leur croassement (1). »

§. 16. La médaille qu'on frappa à Londres, après la victoire que la flotte anglaise, commandée par le duc d'Yorck, remporta sur les Hollandais le 13 juin 1665, fait assez bien connaître l'esprit national que Cromwel avait su inspirer aux Anglais, et les prétentions perpétuelles de ce peuple avide et orgueilleux. On y voyait représenté le génie de la Grande-Bretagne, avec cette légende : *Quatuor Maria Vindico.* Charles II, en publiant son manifeste contre la Hollande, en 1672, disait « que c'é- » tait une insolence inouie que celle de vouloir » lui disputer l'empire de la mer, en lui re- » fusant les honneurs du pavillon. » Il ajoutait :

---

(1) Raguenet, vie de Cromwel.

« que cet empire était une des premières pré-
» rogatives des rois ses prédécesseurs, et la
» dernière dont son royaume devait se dé-
» faire. » Aussi, il se fit représenter sur une médaille, dans un char de triomphe attelé de quatre chevaux marins, avec cet exergue : *Et pontus serviet*, c'est-à-dire, et la mer lui sera soumise.

§. 17. Guillaume, prince d'Orange, usurpateur du trône d'Angleterre, en déclarant la guerre à la France, publia, le 27 mai 1689, un manifeste si insolent et si injurieux, qu'il révolta les puissances mêmes les plus jalouses de la grandeur et de la prospérité de Louis XIV. Les reproches les plus odieux, les injures les plus outrageantes y appuyaient sa prétention à l'empire des mers. Il n'y donnait à Louis que le titre de roi des Français, l'appelait l'ennemi général du monde chrétien, et il ne craignit point d'employer pour dernier motif l'expression suivante : « Que le droit de pavillon qui
» appartient à la couronne d'Angleterre a été
» disputé par son ordre (Louis XIV), ce qui
» tendait à la violation de notre souveraineté
» sur la mer, laquelle a été maintenue de tout
» temps par nos prédécesseurs, et que nous
» sommes aussi résolus de maintenir pour

» l'honneur de notre couronne et de la nation « anglaise. » Guillaume se montra très-constant dans ses prétentions orgueilleuses. Il fit frapper une médaille à l'occasion de la victoire remportée par la flotte combinée d'Angleterre et de Hollande, forte de quatre-vingt-neuf vaisseaux et de vingt-trois frégates, et commandée par le lord Roussel, le 19 mai 1692, à la hauteur de la Hogue, sur la flotte française aux ordres du fameux Tourville, qui n'avait que quarante-quatre vaisseaux (1). Il

(1) Dans cette fameuse bataille le courage des Français devint l'admiration des ennemis. Pas un de leurs vaisseaux n'amène son pavillon. Douze sont obligés de se retirer à la Hogue, le port étant sans défense, ils sont brûlés. Roussel eut assez de grandeur d'ame pour écrire à Tourville en ces termes : « Je vous fécilite, monsieur, sur l'extrême valeur » que vous avez montrée en m'attaquant avec tant » d'intrépidité, et en combattant avec des forces si » inégales ». Schowel et Delaval, amiraux anglais, Allemonde et Callemberg, qui commandaient les Hollandais, méritent aussi des éloges pour en avoir donné à leurs adversaires; justice qu'un amour-propre éclairé accorde sans peine, mais qu'une politique basse et quelquefois jalouse ose refuser. Le ministère d'Angleterre fit supprimer, en publiant les rapports

s'y fit représenter sous la figure de Neptune, avec les vers suivans, que Virgile avait mis dans la bouche de ce dieu parlant aux vents :

Maturate fugam, regique dicite vestro,
Non illi imperium Pelagi. (1)

« Ton naturel, dit à ce sujet M. d'Alrymple, écrivain anglais, à toutes les puissances maritimes, parce qu'elles peuvent insulter partout avec impunité (2) ». C'est l'effet de la mer d'inspirer une fierté naturelle aux hommes qui la parcourent habituellement, c'est l'effet de l'ambition de convertir cette fierté en despotisme ; c'est l'effet de l'état insulaire de produire la tyrannie maritime (3).

---

de ses généraux, tout ce qui était à la gloire d'un amiral français destiné à reparaître sur la scène, et dont il craignait la réputation. *Hist. de la Puis. nav. d'Anglet. tom.* 2.

(1) Fuyez, et courez dire à votre souverain
Que le sort n'a pas mis le trident en sa main,
Que moi seul en ces lieux tiens le sceptre des ondes. *Tr. de Delille.*

(2) D'Alrymple, Mémoires de la Grande-Bret. *t.* 1. *p.* 41.

(3) Barère, *de la Liberté des Mers, tom.* 1. *p.* 3.

§. 18. La victoire éclatante que la flotte française, commandée par le maréchal de Tourville, remporta le 10 juillet 1690 à la hauteur de *Beachy-Head*, ou Bévezières, sur la flotte combinée anglo-batave aux ordres d'Herbert, qui était supérieure en nombre de vaisseaux et en calibre de canons, donna à la France l'avantage de rester maîtresse de la mer (1). Louis XIV, fit exprimer cette victoire avec beaucoup plus de modération, sur une médaille qu'on frappa à Paris avec cette légende : *Imperium maris assertum*. Il en fit frapper une autre sur laquelle on voyait un amas de vaisseaux fracassés, de mâts brisés, et des pavillons entassés aux armes d'Angleterre et de Hollande : sur le

(1) Herbert fut si maltraité dans cette action, qu'il fut obligé de mettre ses chaloupes à la mer pour se faire remorquer pendant la nuit. Sans cette malheureuse circonstance, Tourville eût sans doute détruit entièrement la flotte anglaise. Comme les Hollandais s'exposèrent davantage au feu des Français, il n'y eut pas un seul de leurs vaisseaux qui ne fût criblé et démâté. L'ennemi perdit quinze gros vaisseaux et cinq brûlots. Les deux tiers de ses équipages furent tués, blessés ou faits prisonniers. La flotte française ne perdit pas une chaloupe. Elle eut 400 morts et 500 blessés.

haut de ce trophée naval, la victoire tenait d'une main une couronne de laurier, et de l'autre, une palme. Les mots de la légende étaient : *Mersâ et fugatâ Anglorum et Batavorum classe;* et ceux de l'exergue, *ad oras Angliæ X julii MDCXC.* Le comte de Toulouse, commandant la flotte combinée de France et d'Espagne, dirigé par M. d'Estrées, chassa de son côté de la Méditerranée une flotte anglo-batave, commandée par l'amiral Rook (1); on consacra la mémoire de cet autre événement par une médaille. Elle représentait l'Espagne assise et appuyée sur une demi-colonne. La victoire paraissait au-dessus dans les airs, tenant une palme dans ses mains. La légende était : *Oræ Hispanicæ securitas*, l'exergue, *Anglorum et Batavorum classe fugatâ ad Malacam*, 24, *Aug.* 1704.

§. 19. Ce n'est pas seulement dans les médailles que le gouvernement anglais a montré son orgueil insultant. L'exemple de la modération de la France n'a jamais pu l'amener à

(1) Les Anglais, quoiqu'ils eussent six vaisseaux de ligne de plus, quittèrent le champ de bataille. Les Français ne perdirent pas un seul vaisseau, et le vice-amiral hollandais sauta en l'air.

rougir des maximes qu'il avait adoptées. Il a osé proclamer son prétendu empire maritime en face de l'univers (1). L'Angleterre s'est toujours félicitée de sa supériorité sur les mers ; mais combien cet avantage a été honteusement acheté par la violation des principes sacrés des droits des gens, qui lui a seule assuré cette supériorité, en ruinant le commerce de tous les peuples, en faisant périr dans les prisons une multitude de matelots français (2) ! Le gouvernement

(1) On lit dans le réglement de la marine anglaise du 1er. janvier 1734, cet article littéralement traduit : « Les vaisseaux étrangers qui, rencontrant quelque » vaisseau de S. M. dans les mers britanniques jus- » qu'au cap Finistère, ne baissent point leur pavillon » et leur voile de perroquet, doivent y être contraints, » et l'on informera contre ceux qui négligeront de les » y contraindre. Les vaisseaux de S. M. britannique » ne doivent baisser pavillon devant aucun autre dans » l'étendue des mers britanniques, ni dans les mers » étrangères ».

(2) Dans l'article X de la réponse à l'*ultimatum* de la France, qui d'abord insistait dans la négociation de 1763, à Augsbourg, sur la restitution des vaisseaux pris avant la déclaration de la guerre, on voit le ministère britannique oser avancer que « cette de- » mande n'était ni juste ni soutenable, d'après les

britannique veut-il troubler la paix du monde entier, veut-il attaquer la France ? Il calcule les chances, il épie le moment où une sécurité parfaite invite à se livrer aux spéculations commerciales, à l'industrie maritime, il commence alors la guerre ; les hostilités précèdent toujours sa déclaration ; les matelots, les richesses des peuples qu'il appelle au combat deviennent sa proie ; il les déclare sa propriété (1). Ce serait sûrement bien assez de

» principes incontestables du droit de la guerre et » des nations ». Que répondre ? Une telle impudeur imposera toujours silence à la probité et à la modération.

(1) L'histoire en offre plusieurs exemples : il suffira d'en citer quelques-uns de plus connus ; savoir : l'attaque de la flotte de Hollande et de Smyrne en 1672, et celle de la flotte espagnole sur la côte de Sicile en 1718. Ces deux actes d'hostillité n'avaient été précédés d'aucune déclaration de guerre non plus que la prise des vaisseaux français *le Lys* et l'*Alcide*, et celle de deux cents navires français marchands au commencement de l'avant-dernière guerre. En 1755, sans aucune déclaration préalable, les Anglais attaquèrent à la hauteur du cap Raz de l'île de Terre-Neuve dix vaisseaux de guerre français, et s'en rendirent les maîtres ; ensuite, les corsaires tombèrent sur les vais-

l'usage consacré parmi les nations pour faire cesser des actes aussi contraires aux lois communes de l'équité; mais malheureusement pour l'honneur britannique, il faut encore remarquer que ce cas même avait été prévu. Il avait été convenu par les traités d'Utrecht et d'Aix-la-Chapelle, que les deux nations s'accorderaient respectivement, en cas de guerre, une sauvegarde pour ceux de leurs sujets qui se trouveraient avoir des vaisseaux dans les ports l'un de l'autre, *parce que*, y est-il dit, art. XX, *ne pouvant avoir eu connaissance de la rupture survenne, ils ont navigué dans la confiance de la paix et sur la foi des traités.* Ici on peut juger d'un seul trait la différence des deux nations. En même temps que l'Angleterre enlevait partout les vaisseaux français, la France faisait rendre religieusement ceux des

---

seaux marchands, en enlevèrent jusqu'à trois cents, et prirent huit mille matelots. Dans la guerre actuelle, avant le retour de lord Withworth à Londres, plusieurs bâtimens français étaient déjà pris et amenés dans les ports britanniques, de même que les vaisseaux de guerre étaient attaqués dans les attérages d'Europe, et attendus dans les parages de l'Amérique et de l'Asie.

vaisseaux anglais qui s'étaient trouvés dans ses ports lors de la rupture, ou qui avaient été pris à la mer avant la connaissance de la déclaration de guerre. Le cabinet de Saint-James accepta la restitution qu'on lui offrait; mais pour son compte il n'en fit aucune, et se contenta d'admirer la bonne foi du cabinet de Versailles.

§. 20. Le long et brillant règne de Louis XIV fournit à la marine française toutes les occasions qu'elle pouvait souhaiter pour se distinguer et pour obtenir une prépondérance marquante sur mer. Chacun sait la part que cette marine a eue et qu'elle devait naturellement avoir, dans une suite de succès importans et glorieux, dont la vie de ce grand roi a été parsemée. On ne voit pas cependant que ce prince, malgré sa supériorité sur les mers, ait jamais affecté l'empire de cet élément. Si quelque chose pouvait détruire le principe d'indépendance naturelle et de liberté générale sur la mer, principe dont la violation doit armer tous les hommes sensibles aux besoins de l'humanité et aux intérêts de leur patrie; si une nation pouvait être admise à y prendre un rang distingué et à dominer sur les flots, à quelle autre qu'à la France conviendrait-il d'être appelée à ces grands destins? La France, assise sur les

deux mers, est, par cette position unique, une puissance essentiellement maritime, commerciale et militaire. Elle semble être ainsi placée pour donner la main à tous les peuples commerçans du monde. Les Français n'ont jamais refusé le combat, malgré la supériorité du nombre de leurs ennemis. Là où les armées navales des deux nations étaient égales en force, l'Angleterre a-t-elle jamais triomphé d'eux? La marine française a toujours combattu sans calculer d'autres chances que celles du courage; elle a constamment ramassé le gant toutes les fois que l'Angleterre l'a jeté (1); elle aurait donc pu prendre sur les mers le rang que son activité, son industrie, son courage lui ont dès-long-temps marqué? Elle ne l'a pas fait (2).

(1) Avant les deux derniers règnes, la conservation ridicule du titre de roi de France, donnait chaque année au roi d'Angleterre, l'occasion d'une folie publique. Le premier jour de l'an, un héraut d'armes, dans l'église de St. Paul, en présence de la cour et des ministres étrangers, proclamait tous les titres du roi; et quand il était à celui de *Roi de France*, il jetait un gant que l'ambassadeur français ne manquait jamais de ramasser.

(2) Tous les cabinets se sont mépris depuis la paix d'Utrecht, en n'ayant pas aperçu les changemens qui

§. 21.

§. 21. Jamais de pareils principes n'ont conduit la marine anglaise : elle pratique constamment deux maximes fondamentales en temps de guerre : ne jamais attaquer lorsqu'elle n'est pas plus nombreuse et plus forte par la qualité de ses vaisseaux : abandonner le champ de bataille, lorsqu'elle n'est pas assurée du succès.

---

s'étaient faits dans les intérêts des principales puissances européennes. Mably, dans son droit public de l'Europe, avait senti cette vérité qu'il a exprimée dans les termes suivans : « La cour de France, dit-il, » voyant à la paix d'Utrecht que l'Angleterre prenait » dans l'Europe la place que la maison d'Autriche y » avait occupée, devait sur le champ songer à ré- » tablir sa marine, et tourner peu à peu ses princi- » pales forces du côté de la mer. Dès qu'une puis- » sance maritime occupée de son commerce, ajoute- » t-il, et qui ne veut s'agrandir qu'en Amérique, » se trouvait à la tête des affaires, des matelots et » des vaisseaux devenaient plus nécessaires que des » troupes de terre. Par cette conduite la France se » serait préparée des négociations plus faciles et plus » heureuses. En contenant les Anglais sur mer, elle » aurait diminué l'influence qu'ils ont dans les » affaires du continent ; la cour de Londres, moins » confiante et moins hardie, se serait comportée » avec moins de hauteur et plus de bonne foi ».

Si la fortune du combat n'est pas pour les Anglais à l'entrée de la nuit, leurs rivaux ne les trouvent plus le lendemain. On a observé cette circonspection même dans l'audacieux Rodney, fuyant trois fois devant l'habile de Guichen; dans l'amiral Keppel rentrant précipitamment dans les ports d'Angleterre, aussitôt qu'il apprend qu'une escadre française plus forte que la sienne est dans la rade de Brest. Ce même amiral pratique cette maxime, dans la nuit qui suit le combat d'Ouessant, et se retire tandis que d'Orvilliers reste sur le champ de bataille et conserve ses feux toute la nuit. Byron, devant d'Estaing, et l'amiral Hood tiennent la même conduite. Dans les grands combats livrés sur les mers des Indes, Hugues, malgré toute sa valeur, ne s'obstine point à disputer la victoire à M. de Suffren et fuit quatre fois devant lui, parce qu'autant de fois il la voit prête à couronner les efforts de son rival. Dans les combats particuliers, une frégate anglaise n'attaque jamais un vaisseau de ligne, ou plusieurs frégates. Enfin, on ne voit jamais les Anglais, mais bien les Français, trop souvent peut-être, combattre à la fois le nombre, la fortune et la force. Le temps n'est pas éloigné, sans doute, où l'on verra l'instruction jointe à la valeur dans les

équipages français, (que jamais on n'est réduit à ranimer par des liqueurs fortes), et où la marine de la France, renaissant sous l'influence du héros qui gouverne l'État, rivalisera, par ses succès, les exploits de l'armée de ligne (1).

§. 22. Pendant la guerre de 1757, les Français demandaient la paix. Lord Chatam, tout aveugle qu'il était, se fit transporter à la chambre des Pairs (c'était le Tirésias du gouvernement) : « Point de paix, leur dit-il, que la France ne signe la destruction de sa marine; c'est bien assez qu'on lui permette le cabotage. L'Angleterre doit se réserver la souveraineté exclusive sur l'Océan. » Le même esprit dirigeait la main de ce ministre, lorsque, le 13 septembre de la même année, il écrivait la dépêche suivante à l'amiral Hawke : « L'intention du roi n'est pas que vous vous » gêniez par rapport au terme qui vous a été » fixé surtout, si cela vous empêchait d'exé» cuter, en tout ou en partie, le projet prin» cipal dont on vous a chargé; comme de ten» ter une descente sur les côtes de France, au-

(1) *Voyez* l'ouvrage intéressant de M. Viennot-Vaublanc, intitulé : *Rivalité de la France et de l'Angleterre*, d'où j'ai tiré ces faits.

» tant que la chose paraîtra praticable, ou à » Rochefort, ou le plus près de cette place » qu'il vous sera possible, pour l'attaquer en» suite avec vigueur, s'en saisir, et brûler ou » détruire tous les magasins que vous y trou» verez, et *généralement tout ce qui concerne* » *la marine.* »

§. 23. A la fin du dix-huitième siècle, le cabinet britannique fait publier à la face de l'Europe et de la France républicaine, une lettre de lord Greenville au lord Malmesbury, qui contenait ces paroles caractéristiques. « Sa majesté, y est-il dit, est dans l'intention inaltérable et décidée de n'admettre aucune proposition de la part de ses ennemis au sujet des droits et des prétentions des puissances maritimes (1) ». Il n'y a pas long-temps qu'un membre du parlement d'Angleterre a ouvert son discours dans cette assemblée qui représente la nation en corps, par ces propres mots dictés ou par la frénésie, ou par la démence : « On ne doit pas tirer » un coup de canon dans aucune partie du » monde, sur la mer, sans la permission de

(1) Voyez *Pièces de la négociation de Lille de* 1797. Lettres de lord Greenville, ministre plénipotentiaire au congrès de Lille, *pag.* 63.

» la Grande-Bretagne ». Expression qui avait déjà été prononcée par lord Chatam dans un moment où il était atteint de la même maladie. Il n'y a pas encore un an, que dans la séance de la chambre des Pairs du 23 mai 1803, un des fils du roi d'Angleterre, le duc de Clarence, n'a pas fait difficulté de déclarer expressément que la destruction de Saint-Domingue était l'ouvrage de l'Angleterre ; il réclame hautement pour sa patrie cette noble gloire ; il méprise jusqu'à cette pudeur publique dont se parent les hommes qui gouvernent les nations ; il semble craindre qu'on puisse un instant douter que la rebellion des noirs de cette malheureuse colonie ne soit due aux magnanimes efforts du cabinet britannique. Fier, sans doute, de ce début, et content de lui-même, dans la même séance, il ajouta ce qui suit avec la dignité qui sied à un prince du sang-royal. « Je soutiens, dit-il, que l'Angleterre n'a pas rompu » le traité (d'Amiens), puisque les choses ont » changé de face, et que l'indépendance de » Malte est nécessaire, et plus que jamais nécessaire. Je prouverai dans la chambre des » Pairs qu'elle sera entre nos mains le gage du » salut et de la liberté de l'Europe. Je prou- » verai que nous devons envisager avec une

» grande satisfaction la situation où nous » sommes, en commençant la guerre. On at- » tribue la perte de Saint-Domingue aux fautes » du Premier Consul; je prouverai qu'elle est » due aux efforts de la Grande-Bretagne. Je » prouverai que nous sommes en mesure de » lui dire, sans rien gazer dans les expres- » sions, vous n'aurez pas Saint-Domingue, » vous n'aurez pas la Louisiane; aux Espa- » gnols, vous n'aurez pas les Florides, et à » tous ceux qui sont protégés par ce puissant » Consul, vous n'aurez rien que ce que la » Grande-Bretagne voudra bien vous laisser » prendre ». Les Romains parvenus à l'Empire de l'univers connu n'auraient pas hasardé dans leur sénat, un propos aussi audacieux.

§. 24. Le despotisme maritime du cabinet de Londres, depuis la révolution française, s'est montré tour-à-tour orgueilleux et insupportable : il a inventé le pacte de famine contre la France pour en épouvanter la neutralité armée du Danemarck et de la Suède; il a fait gronder la Russie contre les principes de la liberté des mers, qu'elle avait solennellement reconnus dans la guerre de l'indépendance de l'Amérique. La Grande-Bretagne croyait par-là renverser ce système de la liberté du commerce en

faveur des neutres ; mais ses menaces ont été méprisées et méconnues par des gouvernemens jaloux de leurs franchises, et l'Angleterre furieuse a porté le fer et la flamme devant Copenhague. Cet attentat révoltant a laissé des impressions profondes au sein des puissances maritimes, tandis que sa conduite dans la coalition contre la France a discrédité toute influence britannique sur le continent. Si l'on ne met pas des bornes aux prétentions outrées du cabinet de Saint-James ; si l'Europe s'endort, et ne songe pas à réprimer son orgueil, on le verra bientôt signifier, comme les Carthaginois à toutes les nations commerçantes, *qu'il ne souffrira point qu'aucune d'elles ose se laver les mains dans les eaux de la mer.*

§. 25. Pendant que l'Angleterre, fidèle à sa politique aussi dangereuse qu'effrayante pour toutes les puissances maritimes, déployait lors de la guerre contre les Américains, avec plus de rigueur que jamais la mesure d'arrêter les marins français, ce gouvernement avait ordonné d'épargner les bateaux pêcheurs des ennemis pendant un espace de temps fort long, employé à obtenir la même humanité de la part des Anglais. Ses efforts furent inutiles ; ils persistèrent toujours dans l'usage

d'enlever les pêcheurs, pour en contraindre les matelots à servir sur leurs bâtimens (1). Pendant la même guerre un corsaire français, descendu sur l'île de *Cers*, dans la Manche, en avait enlevé six habitans laboureurs qu'il amena à Cherbourg. Sa conduite fut blâmée, et les six laboureurs reconduits dans leur patrie sur un vaisseau parlementaire. C'est avec cette dignité que la France répondait aux violations sans cesse renaissantes des droits les plus sacrés dont les Anglais accumulaient tous les jours et le nombre et la honte.

§. 26. La France a toujours reconnu la neutralité parfaite de la pêche : elle a été cons-

(1) En 1778, le *Thamas-Koulikan*, vaisseau français destiné pour St.-Domingue, fut arrêté dans le golfe de Gascogne par l'*Hector*. Quarante matelots enlevés furent forcés de servir à son bord. Le *Thamas* fut conduit à Portsmouth, l'équipage et le capitaine jetés dans une prison, les matelots engagés par menaces et promesses à faire de fausses déclarations ; le bâtiment dépécé dans l'espoir d'y trouver des preuves écrites de sa destination supposée. Sur les plaintes portées par l'ambassadeur français, la réponse de la cour de Londres vraiment digne de remarque, annonça le droit qu'elle prétendait avoir de restreindre à son gré la liberté des mers.

tamment attachée à ce principe depuis le règne de Louis XIV jusqu'à nos jours. L'ordonnance du 1er octobre 1692 éloignait, à la vérité, des côtes françaises les pêcheurs anglais; mais elle accordait à ceux qui y seraient rencontrés un sauf-conduit de huit jours pour retourner chez eux; cette mesure, que les circonstances justifiaient, n'avait pour but que de se garantir de l'espionnage, auquel, sous prétexte de la pêche, se livrait un ennemi qui préparait déjà à cette époque, le bombardement des places maritimes, exécuté en 1694.

§. 27. La guerre d'Amérique, ainsi que je l'ai remarqué tout-à-l'heure, fournit à la France l'occasion de développer avec plus d'éclat son système bienfaisant: « Le désir que j'ai toujours » eu, écrivait Louis XVI au grand amiral, en » date du 5 juin 1778, d'adoucir les calamités de » la guerre, m'a fait jeter les yeux sur cette classe » de mes sujets qui se consacre au commerce » de la pêche, et qui n'a pour subsistance que » les ressources que ce commerce lui présente; » j'ai pensé que l'exemple que je donnerais à » mes ennemis, et qui ne peut avoir d'autres » principes que les sentimens d'humanité qui » m'animent, les déterminerait à accorder à la » pêche les mêmes facilités auxquelles je con-

» sentirais à me prêter. En conséquence, j'ai
» donné ordre à tous les commandans de mes
» bâtimens, aux armateurs et capitaines des
» corsaires, de ne point inquiéter, jusqu'à nou-
» vel ordre, les pêcheurs anglais, et de ne point
» arrêter leurs bâtimens, non plus que ceux
» qui seraient chargés de poisson frais, quand
» même ce poisson n'aurait pas été pêché à bord
» de ces bâtimens, pourvu toutefois qu'ils ne
» soient armés d'aucune arme offensive, et qu'ils
» ne soient pas convaincus d'avoir donné quel-
» ques signaux qui annonceraient une intelli-
» gence suspecte avec les bâtimens de guerre
» ennemis. »

§. 28. Le gouvernement français eut bientôt occasion de mettre en pratique les principes philantropiques contenus dans cette lettre, et l'arrêt du conseil du roi, du 6 novembre 1780, en offre un exemple remarquable. Cet arrêt, qui renouvela les défenses portées dans la lettre de Louis XVI, du 5 juin, fut rendu sur une opposition formée par la chambre de commerce de Dunkerque, contre une ordonnance du conseil des Prises, du 10 mai 1780, qui avait déclaré bonne la rançon du bateau pêcheur anglais *le Jean et Sara*. La chambre de commerce exposait dans sa requête qu'aucune ville

du royaume n'était plus intéressée que celle de Dunkerque au maintien de la liberté de la pêche: elle rappelait une lettre du ministre de la marine, du 31 mai 1778, qui contenait les intentions du roi à cet égard; et l'armateur français lui-même, dès qu'il fut instruit que la prise était celle d'un pêcheur, s'empressa de donner un désistement formel de ses prétentions.

§. 29. Aux diverses époques révolutionnaires, bien loin que le gouvernement français ait rendu, sur la liberté de la pêche, des décisions opposées à celles publiées jusqu'alors, on l'a vu au contraire en étendre et en favoriser constamment les principes. Au mois de mars 1793, le conseil exécutif autorisa les officiers municipaux de Calais à ouvrir, avec le commandant anglais établi aux Dunes, une négociation tendante à l'affranchissement entier de la pêche, à trois lieues des côtes. En thermidor an 3 (1795) le comité de salut public renvoya sans échange tous les pêcheurs anglais qui se trouvaient dans les dépôts de la république, ne les considérant pas comme prisonniers de guerre: disposition qui renferme l'expression implicite des égards que mérite partout cette classe d'hommes, dont le travail pénible et peu lucratif, ordinairement exercé par des mains faibles ou

vieillies, est si étranger aux opérations de la guerre. De telles considérations ont dicté la sage décision du conseil des Prises du gouvernement français, du 9 thermidor an 9 (1801), sous la présidence de M. Berlier, conseiller-d'état, d'après les conclusions du commissaire du gouvernement, M. Dufaut (1).

§. 30. Les principes de la révolution inspirèrent aux législateurs de la France des sentimens modérés et des vues philantropiques. En se préparant à la guerre pour repousser les armées des puissances coalisées contr'elle, la république française songeait à en épargner les plus grands ravages aux peuples. Elle pensait à entretenir les mouvemens de l'industrie

(1) Cette belle décision est de la teneur suivante : « Le Conseil, faisant droit sur les conclusions du commissaire du gouvernement, et adoptant les principes d'humanité et les maximes du droit des gens qui y sont développés, ordonne que le bateau pêcheur *la Nuestra Señora de la Piedad y animas*, amené à Cartaya par le corsaire français *la Carmagnole*, ensemble le poisson qu'il renfermait, ou le produit net de la vente qui aurait pu en être faite, seront restitués au maître et patron du bateau pêcheur, ou à son fondé de pouvoirs, pour en disposer ainsi qu'il avisera. »

de toutes les nations, à conserver les bienfaits du commerce au milieu des batailles, au milieu même d'un incendie presqu'universel. Elle désirait voir sur les mers un spectacle semblable à celui qu'ont offert souvent les belles contrées qu'arrosent l'Indus et le Gange, où, à côté des armées qui se battent et s'égorgent, on voit, dit-on, les laboureurs promener avec sécurité leurs charrues presque sur le champ de bataille (1).

(1) *Voyez* l'excellent discours prononcé par M. Garat au Conseil des Anciens sur les *Prises maritimes* du 4 nivôse an 7. Les pêcheurs au moins devraient être à l'abri des hostilités. Dans les temps de plus plus vives discordes, ils étaient autrefois épargnés, et vivaient entr'eux comme si leurs nations n'eussent pas été en guerre. « Pendant que Charles VI faisait » de grands préparatifs à l'Écluse pour avoir du » bon poisson, les Anglais allaient souvent pêcher, » dit Frossard, dessous Boulogne, et devant la » porte de Visaut. . . . . Car pêcheurs sur mer » (quoique guerre qu'il soit entre France et Angle- » terre) jamais ne se firent mal; aincois sont amis, » et aident l'un à l'autre au besoin, et vendent et » achetent sur mer l'un à l'autre leurs poissons, » quand les uns en ont plus largement que les autres, » car s'ils guerroyent on n'aurait point de marée, » *part.* 3. *ch.* 41.

§. 31. Mais jamais de pareilles maximes n'ont conduit l'Angleterre. Ses rois, leurs ministres, dans tous les temps, souvent même le peuple excité par eux, ont montré contre la France une animosité aussi violente qu'aveugle, qui plus d'une fois, de l'aveu de leur sincère historien, David Hume, les a précipités dans les mesures les plus dangereuses. Les Anglais, semant partout au-devant des Français l'or et la corruption, violant tous les droits, méconnaissant tous les usages les plus sacrés chez les nations policées, corrompant le chef et le soldat, encourageant la trahison, récompensant la lâcheté, salariant le crime, ont senti l'importance de paralyser la marine française (1),

(1) C'est la politique de tous les temps avec laquelle l'Angleterre commence la guerre : « Le succès » de la dernière guerre, disait M. Adams, dans la » chambre des communes, le 15 mars 1782, était » l'effet d'une mesure hardie, adoptée par une ad» ministration antérieure, qui, avant que la guerre » fût déclarée à la France, avait fait saisir tous ses » bâtimens marchands, et l'avait mise dans l'im» possibité d'équipper des vaisseaux de guerre en lui » enlevant ses matelots ; coup dont ce royaume ne » put se relever durant tout le cours des hostili» tés. »

et d'agiter des contrées dont tous les habitans avaient l'usage de la mer; aussi désespérant de le vaincre par les armes, ils achetèrent Toulon pour l'incendier (1), secouèrent partout la

(1) Chargés de livrer aux flammes la malheureuse ville de Toulon, dans une lettre, éternel monument d'une perfidie barbare, Sidney-Smith, d'un sang-froid qui fait frissonner, raconte à l'amiral Hood ses préparatifs, ses soins, ses succès pour incendier les principaux établissemens, en même temps qu'il montre ses cruels regrets de n'avoir pu tout anéantir par les flammes. L'année suivante, dans la chambre des communes, le major Maitland accusa les ministres d'avoir trompé les Français à Toulon en leur promettant la constitution de 1789, dont il n'était pas en leur pouvoir de les faire jouir, en ne sauvant pas les malheureux habitans de cette ville ainsi trompés, et les abandonnant au ressentiment des vainqueurs. « La proclamation de l'amiral Hood, s'écria-» t-il, et son manifeste remplis de contradictions, » n'étaient que des indignes piéges pour attirer les » Français et les avoir à votre discrétion. C'est ainsi » que leur inspirant le courage et ces résolutions » vigoureuses dont vous venez d'éprouver les effets, » vous ferez retomber sur l'Europe et l'Angleterre » elle-même tous les maux de cette guerre irréflé-» chie, autant qu'injuste, sans nécessité dans son » principe, comme sans avantage dans ses résultats. » A la séance de la chambre des communes du 21

torche de la discorde, avec le double but aussi cruel qu'insensé, de prolonger l'aveuglement des révoltés, et de faire périr les marins français qu'ils avaient jetés à plusieurs reprises sur les côtes de l'ouest de la France pour y opérer la contre-révolution, et pour y entretenir un feu qui pourrait un jour leur en faciliter l'accès (1). Ils surent, en conséquence de ce

janvier 1794, M. Fox dit à ce sujet : « Tout ce qui » s'est passé à Toulon est scandaleux et déshonorant » pour les armes et le nom anglais. Je ne voudrais » pas que l'on pût croire que l'on eût eu la perfidie » de prendre sous sa protection cette ville et sa ma- » rine, avec l'intention avilissante de saisir la pre- » mière occasion pour les détruire. Je voudrais que » le parlement fût informé par quelle autorité lord » Hood a garanti à Toulon la constitution de 1789; » en vertu de quoi il a détruit les vaisseaux qu'il » avait reçus en dépôt; pourquoi, s'il était autorisé » à le faire, la destruction n'a pas été complète. »

(1) Il ne restait d'autre ressource aux officiers de marine française émigrés, et débarqués par les Anglais à Quiberon pour opérer la contre-révolution de la Vendée, lorsqu'ils furent repoussés jusqu'aux bords de la mer par l'armée républicaine, que celle de se sauver à bord de l'escadre anglaise, mouillée à demi portée de canon. Au lieu d'envoyer ses embarcations pour les recevoir et protéger leur retraite par son

système;

système, allumer toutes les fureurs dans la Vendée; ils flattèrent les passions sur les confins des Deux-Sèvres, sur les rives de la Loire, au fond de la Bretagne, nourrirent les haines jusque dans les plaines de la féconde Normandie, et près de ce port de Cherbourg, objet des alarmes éternelles de la jalousie anglaise (1).

---

canon, l'escadre fait feu sur eux pour la leur couper. Plus de deux cents d'entr'eux s'ensevelissent dans la mer, les autres se rendent prisonniers. Un ministre étranger, parlant un jour devant un ministre d'Angleterre de cette affaire, et plaignant les malheureux Français marins qui y avaient péri, « sans doute, répondit l'Anglais, cela est fâcheux pour les morts; mais nous avons ce jour-là gagné sur la France une bataille navale dont les suites seront plus importantes que celle de toutes les batailles que nous avons gagnées depuis un siècle. »

(1) « Parlerai-je de l'affaire de Quiberon, disait M. Sheridam à la séance de la chambre des communes, du 20 octobre 1795, expédition à laquelle tout homme qui n'est pas mort à tout sentiment, ne peut penser sans indignation et sans horreur; expédition atroce et sanglante, dans laquelle le sang anglais n'a pas coulé, mais où l'honneur anglais a jailli par tous les pores; expédition abominable, qui couvrira à jamais d'opprobre et d'infamie ceux qui l'ont entreprise!

Ce sont ces résultats que le gouvernement britannique a continuellement en vue. Aussi nous entendons M. Dundas, faisant l'énumération des pertes de la France, au parlement d'Angleterre, dans la séance des communes du 25 mars 1801, formellement énoncer: « que le » premier principe d'une guerre, qu'elle quelle » soit, est la destruction du commerce et des » possessions coloniales de l'ennemi ». Lord Loughboroug s'écriait dans le parlement, au mois de mars 1791: « L'excessive ambition et l'insolence qui ont éclaté dans les conseils de S. M., les portent à de tels excès dans toutes les parties du monde, que la ruine de notre empire en sera la conséquence. Comme des animaux carnassiers (beasts of prey), nous parcourons chaque région du globe pour y immoler des victimes. C'est avec étonnement et horreur que je vois le système des ministres de

---

» Quiberon, fatale expédition, s'écriait M. Fox dans la même séance, qui doit déchirer toutes les ames et soulever d'indignation le cœur de tous les Anglais! Funeste revers qui, aux yeux de l'Europe, a fait plus de tort au caractère national, qu'aucun des événemens de la guerre! Le ciel m'est témoin que j'ai toujours combattu ce projet insensé. »

balayer en quelque manière toutes les nations : tracassant, irritant, insultant d'un côté, et de l'autre faisant lever directement et ouvertement toute la puissance de notre état pour écraser et pour exterminer. Pouvons-nous attendre que l'Europe éclairée nous laissera suivre cette carrière, et que notre peuple supportera les fardeaux dont on l'accable »? Mais que le ministère britannique réfléchisse bien sur ce que lui disait lord Lansdown, le 2 novembre 1797, en plein parlement : « Qu'on s'applique surtout à nous faire regagner la bonne opinion de l'Europe. Nous l'avons perdue par notre défaut de modération, notre orgueil, notre rapacité. Qu'on nous laisse proclamer parfaite liberté pour les nations neutres, autrement nous y serons forcés et nous le ferons alors de mauvaise grâce. Le moment actuel est l'époque favorable pour une conciliation. Si nous reconnaissons ainsi la liberté commerciale du monde, nous serons les premiers à profiter de ce grand et généreux système ».

§. 32. L'assemblée constituante proposa à toutes les puissances de l'Europe l'abolition de la course, et parconséquent la liberté des mers. Sous l'assemblée législative, cette même liberté fut encore formellement proposée à toutes les

puissances maritimes auprès desquelles la France avait des agens diplomatiques. Une morale si pure, une bienfaisance si marquée parut épouvanter quelques puissances, qui gardèrent le silence, parce qu'elles étaient influencées par le cabinet britannique, et ce silence n'était qu'un refus. Celui de l'Angleterre fut plus formel. L'ambassadeur de France, M. Chauvelin, qui accompagna la proposition d'une note digne de l'objet qu'elle contenait (1),

(1) « Faire constamment jouir la navigation, le » commerce maritime et les marchandises des par- » ticuliers, de la même protection, de la même » liberté que le droit des gens et l'accord universel » des puissances européennes assurent sur terre aux » communications et aux propriétés des individus; » supprimer, en un mot, cette funeste coutume » qui, à l'occasion des querelles des états et des » princes, interrompt sur toutes les mers les com- » munications les plus nécessaires, fait avorter des » spéculations d'où dépend souvent l'existence des » peuples étrangers à ces mêmes querelles ; qui sus- » pend le cours des découvertes humaines; qui » arme les individus les uns contre les autres, livre » les biens du paisible négociant au pillage, et dé- » voue à la mort le navigateur qui veut les défendre. » Tel est l'honorable objet de la proposition que

fut repoussé comme s'il avait proposé la destruction du gouvernement anglais. L'ouverture de l'Escaut fut un motif encore plus réel de rupture, sans cependant être plus légitime. Le gouvernement français fit tout pour prévenir cette rupture. M. Maret fut chargé en 1793 de tenter des rapprochemens. Sa mission pacifique n'eut d'autre effet que de prouver le désir de la France de maintenir la paix avec une nation qui se vantait d'être libre; mais en s'y refusant, le ministère anglais sut étouffer les plaintes véhémentes de Sheridan, de Grey et de Fox; et pour être conséquent à sa politique ordinaire, il proposa un bill vexatoire, pour faire sortir d'Angleterre tous les Français établis sur la foi du traité de commerce de 1786.

§. 53. La République française, forte de ses victoires qui l'ont à jamais illustrée, plus juste et plus modérée que l'Angleterre, fit graver sur tous les pavillons de sa marine, et sur tous

---

» le roi fait à sa majesté britannique ». Ainsi s'exprimait le ministre Chauvelin, dans une note à lord Greenville, du 25 juillet 1792, en lui transmettant copie d'une dépêche ministérielle, du 15 juin, relative aux mesures à prendre entre les puissances maritimes pour l'abolition de la course en mer.

les drapeaux de l'armée, dite d'Angleterre, ces paroles remarquables : *Liberté des mers, paix au monde, égalité de droits pour toutes les nations.* Il n'y a là aucun égoïsme national, aucune ambition commerciale, aucun despotisme maritime : il ne s'agit que d'abattre la tyrannie et l'orgueil. Le despotisme naval de l'Angleterre, au contraire, a restreint pour toutes les nations le domaine commercial que l'égalité des droits, la position et les ressources particulières de chacune d'elles leur permettaient d'exploiter. L'esprit de la cour de Londres qui contraste si évidemment avec celui de la France dans ces derniers temps consiste donc à trahir les alliés (1), à poursuivre en masse les

(1) De quelle manière l'Angleterre a-t-elle respecté ces alliés? Elle en a fait toujours des victimes; elle les a toujours placés entre deux feux. Quand l'armée, commandée par le général Serrurier en l'an 7, marchait sur la Toscane pour chasser de Livourne les Anglais et les Napolitains, les Anglais qui avaient transporté dans ce duché pour leurs propres intérêts les troupes napolitaines, ne se sont occupés, quand il a fallu évacuer Livourne, que de charger sur leurs vaisseaux les effets et marchandises des négocians de leur nation : ils ont refusé de porter la garnison napolitaine qui a été forcée de s'embar-

navigateurs de tous les pays, à livrer au pillage navires et cargaisons, sans avoir à venger aucun grief personnel et direct commis contre elle, par tel peuple en particulier. Attaquer les bâtimens neutres chargés de marchandises libres et permises en temps de guerre, qu'est-ce autre chose qu'attaquer ouvertement le droit maritime absolu en vertu duquel les navigateurs ont la faculté de communiquer entr'eux? C'est être infidèle au titre commun d'émancipation que de saisir des navires qui sont destinés à rapprocher les distances, à distribuer les récoltes entre les pays éloignés, pacifiques et tranquilles qui ne prennent aucune part aux démêlés des belligérans. Si Montesquieu si estimé des Anglais avait assez vécu, pour être témoin de ces procédés, dirait-il encore de

---

quer sur des navires neutres. En la même année, lorsque l'armée commandée par le général Brune, forçait les Anglais au Helder, de se rembarquer honteusement, leur artillerie et leur infanterie foudroyaient les troupes russes, afin qu'elles soutinssent plus long-temps le choc des troupes françaises; ce qui donna aux Anglais plus de temps pour se rembarquer, et fit prendre les Russes prisonniers de guerre.

cette nation : « la grande charte défend de saisir » et de confisquer en cas de guerre les marchan» dises des négocians étrangers, à moins que » ce ne soit par représailles. Il est beau que la « nation ait fait de cela un des articles de sa » liberté (1) ». Mais on ne jugera pas cette nation sur ces grands principes. On peut encore moins la juger d'après le tableau flatteur qu'en a fait un Français à qui elle a donné des marques publiques de l'estime la plus distinguée.

§. 34. L'audace dont les Anglais se parent au commencement de chaque guerre, les succès mêmes qu'ils savent se procurer par tous les moyens dont eux seuls sont capables, n'ont pu détruire le sentiment profond de leur faiblesse qui renait en eux aussitôt qu'ils se voient attaqués dans leurs propres foyers. La marine française telle qu'elle était au commencement de la révolution ne leur paraissait que trop forte pour appuyer une descente, dont le succès certain aurait décidé du sort de l'Angleterre. L'impéritie qui présidait à plusieurs entreprises du directoire exécutif de la France, fit manquer celle qu'il avait méditée; mais l'Angleterre en eut toute la peur, et une impression

(1) Montesquieu, *Esprit des Lois*, liv. 20. ch. 13.

très-vive lui en est restée (1). Cette crainte dont l'objet devenu plus difficile rend aujourd'hui le gouvernement anglais si fier et si injuste, est une crainte réfléchie, calculée sur le besoin qui fait toujours saisir au plus faible, tous les avantages que lui laisse ou la négligence, ou la sécurité du plus fort. C'est précisément par l'impuissance où l'Angleterre se trouve de se battre qu'elle se bat : elle est aujourd'hui dans la même position où se trouva l'Empire romain lors de sa décadence : il ne pouvait subsister sans soldats, ni subsister avec eux. Quand les maux sont si profondément enracinés dans le corps de l'état, peut-on attendre autre chose qu'une suite continue d'actions inconsidérées et présomptueuses envers tout le

(1) Quatorze vaisseaux mouillèrent, en l'an V, à la baie de Bantri. Seize mille braves Français attendaient, pour mettre à terre, l'intrépide général Hoche ; mais la frégate qui le porte ne trouve pas l'Irlande. Sans une cause secrète, qui empêcha Hoche d'aborder, le monde serait en paix et les gouvernemens tranquilles. La tentative faite en l'an 6 sur l'Irlande, où mille cinquante Français mirent l'épouvante au sein de la Grande-Bretagne, prouve ce qu'aurait fait Hoche, s'il eût débarqué un an auparavant.

monde, tandis que cet état travaille en même temps à sa propre ruine, à sa misère et à son deshonneur? Aussi, faut-il avouer que toute injustice renferme, en elle-même, un ver rongeur qui finit par détruire l'édifice dont elle a voulu être le fondement.

§. 35. Éclairées enfin par leurs pertes, trop long-temps satellites gagés et champions aveugles de leur propre ennemi, les puissances continentales sentirent qu'elles devaient séparer leur cause de celle de l'Angleterre, et qu'il était temps pour elles de terminer ces jeux odieux et sanglans dont elles faisaient, pour ainsi dire, la mise en hommes et en territoires, et dont l'Angleterre seule recueillait paisiblement les fonds et les produits en jouissances et en agrandissement de commerce. L'Angleterre abandonnée de tous les coalisés qui avaient fait séparément leur paix avec la France, parut enfin désirer la cessation des hostilités. Le gouvernement français s'y prêta de bonne grâce. Après une négociation longue et pénible, le sage plénipotentiaire de Lunéville, Joseph Bonaparte, eut la gloire de consommer le grand ouvrage de la paix générale par le traité d'Amiens du 25 mars 1802, qui fut reçu à Londres et dans toute l'Angleterre avec cet enthousiasme extraordi-

naire qui en prouvait la nécessité. Le même enthousiasme, les mêmes transports du peuple y signalèrent l'arrivée de l'ambassadeur français, le général Andréossy ; mais ils firent place à la tristesse et à l'abattement lorsqu'à son départ il emporta avec lui les regrets de tous ceux qui l'avaient connu (1).

§. 36. La France, forte de sa bonne foi, vivait avec sécurité au milieu de la paix qu'elle avait jurée à Amiens, tandis que de nouvelles trames s'ourdissaient en Angleterre, pour violer le même traité solennel qui avait tranquillisé l'Europe. Mais le ministère anglais comptait moins sur le succès de ses armes, sur le nombre de ses vaisseaux, et sur le courage de ses soldats, que sur l'avantage de ses machinations, sur un attentat aux droits de la nature et des gens, sur son or corrupteur. Il voulait la guerre pour lui servir de prétexte à renverser le gouvernement qu'il craignait de voir se consolider entre les mains d'un grand homme. Aussi il tâcha d'y parvenir par une négociation

(1) Je me plais à rappeler ici le nom du général Andréossy, mon savant ami, qui s'est acquitté de cette importante mission diplomatique avec cette amabilité et cette prudence qui le caractérisent et le distinguent.

simulée. Malgré l'état pénible d'une semblable négociation qui, dès son commencement, annonçait la mauvaise foi la plus caractérisée, le premier Consul, continua d'employer tous les moyens de conserver la paix; et par les notes officielles les plus sages et les plus modérées, il fit tout ce qui était humainement possible pour rapprocher les deux gouvernemens et les placer dans une situation où il fut aisé de négocier sur des bases moins inadmissibles. Mais il ne put réussir à amener à la même modération le ministère anglais qui, accoutumé depuis longtemps à violer les traités, voulait joindre cette nouvelle infraction à toutes celles dont on peut l'accuser. De-là toutes les précautions et toutes les suspicions avant d'exécuter le traité d'Amiens; de-là l'atermoiement de l'évacuation de Malte, du cap de Bonne-Espérance et d'Alexandrie, qu'il a balancée au poids de ses intérêts et non pas d'après la teneur des engagemens solennels; de-là ce mépris du droit des gens, ces trames ourdies en Angleterre contre la tranquillité de la France, ces libelles diffamatoires contre la personne du premier magistrat de la République (1), l'asile, la protection,

(1) S'il est de droit en Angleterre de laisser à la

le traitement accordés à des hommes dangereux signalés par le gouvernement français.

§. 37. Cette assertion n'est pas gratuite ; M. Fox nous en fournit une preuve convainquante, dans la séance du 24 novembre 1803, de la chambre des communes, lorsqu'il dit: « qu'un journal imprimé à Londres provoque » l'assassinat des personnes qui gouvernent en » France : que des libelles barbares dans l'inté- » rieur de cette chambre comme au dehors sont » lancés contre le gouvernement français », et dans quel temps ? Le même orateur y répond : « Dans un moment où le représentant de notre » souverain est peut-être présenté, avec les

---

presse la liberté la plus étendue, il est du droit public des nations policées, et d'une obligation rigoureuse pour le gouvernement de prévenir, de réprimer et de punir toutes les atteintes qui pourraient être portées par cette voie au droit, aux intérêts et à l'honneur des puissances étrangères.

Dans la séance de la chambre des pairs, du 14 décembre 1792, lord Landerdale, reprochant aux ministres du roi leurs manœuvres pour nationaliser la guerre contre la France, s'écria : « Une des plus » puissantes, ce sont des libelles atroces contre les » Français, où l'absurdité va de pair avec la per- » fidie. »

» cérémonies d'usage, au Premier Consul de » France, est-il décent, est-il honorable que » les membres de cette chambre chargent d'é- » pithètes outrageantes la personne qui est à la » tête du gouvernement français » ? Mais ces faits peuvent-ils être encore douteux, lorsque le roi d'Angleterre lui-même fait déclarer par son ambassadeur, à Paris, en face de l'Europe étonnée, que moyennant qu'on lui accorde la souveraineté de Malte, il promettra de prendre des mesures, pour que les hommes qui, sur les différens points de son royaume, ourdissent des trames contre la France, soient efficacement réprimés (1)? Eh! quelle sainteté pourrait avoir cette nouvelle promesse qui la rendit plus sacrée que celle signée dans le traité d'Amiens (2)?

(1) Le roi d'Angleterre reconnaît donc leur existence depuis la paix d'Amiens; il avoue donc que, même pendant la paix, ces hommes dangereux et signalés sont soutenus et protégés par le gouvernement britannique!

(2) Voici le texte du traité d'Amiens, article I[er]: « Les parties contractantes apporteront la plus grande attention à maintenir la plus grande harmonie entre elles et leurs états, sans permettre que de part ni d'autre on commette aucune sorte d'hostilité par terre ou par mer, pour quelque cause et sous quelque

Quoi donc, il ne suffit pas du texte d'un traité solennel, il faut encore l'île de Malte au gouvernement anglais, pour faire ce que la loyauté demande d'une puissance envers une autre, et ce que Georges III a juré d'exécuter !

§. 58. Il faut l'avouer, c'est ici une distraction inconcevable des ministres du cabinet britannique. Elle est aussi étonnante que leur notification officielle de la cessation de la garantie promise par l'empereur des Russies; notification démentie à l'instant même par une lettre formelle de ce souverain (1). C'est encore sans

---

prétexte que ce puisse être. Elles éviteront soigneusement tout ce qui pourrait altérer à l'avenir l'union heureusement rétablie, et ne donneront aucun secours ni protection, soit directement, soit indirectement, à tous ceux qui voudraient apporter préjudice à aucune d'elles ».

(1) Le jour que l'ambassadeur anglais Withwoorth annonçait officiellement le refus de la Russie, arrivait à Paris un courrier de la cour de Pétersbourg, par lequel l'empereur Alexandre renouvelait sa garantie, et offrait sa médiation, si les deux puissances y avaient recours. L'ambassadeur anglais est aussitôt instruit par le ministre des relations extérieures, M. de Talleyrand, de cette nouvelle acces-

doute par l'effet d'une autre distration du cabinet anglais, qu'on l'entend se plaindre des retards d'une négociation qu'il n'a pas commencée; qu'il fait des préparatifs formidables, pour repousser des armemens qui n'existaient pas; qu'il refuse de rendre aux Hollandais le cap de Bonne-Espérance, en évacuant l'Égypte; qu'il refuse ensuite de rendre Malte, en évacuant le cap de Bonne-Espérance; qu'il rétracte cette promesse, et puis revient sur sa rétractation; qu'il propose l'indépendance de Malte, et en exige la propriété, s'en désiste, la redemande encore, jusqu'à ce qu'il puisse occuper l'île de Lampedosa comme poste militaire, en même temps que, par un article secret, le Premier Consul s'engagerait à ne point demander l'évacuation de Malte avant le terme de dix ans. Mais en dernier résultat de tant d'irrésolutions puériles et de demandes extraordinaires, dédaignant cette fois jusqu'aux prétextes dont s'enveloppe souvent la pudeur des gouvernemens, le roi d'Angleterre garde Malte (1) et déclare la

---

sion de la Russie à la garantie de l'île de Malte, et n'y répond qu'en déclarant qu'il a reçu ordre de partir dans trente-six heures. *Oh mores !*

(1) Le discours prononcé par M. Dundas dans

guerre

guerre à la France, parce qu'elle n'a pas voulu se déshonorer en déchirant de ses propres mains

---

la séance du 23 mai 1803, est bien remarquable parmi tous ces traits de la politique anglaise : « Sous quelque point de vue, dit-il, que nous considérions Malte, nous verrons qu'elle est pour nous de la plus haute importance. Je prétends que cette ile ne peut plus être remise à l'ordre de Saint Jean de Jérusalem, et que nous devons la garder pour nous-mêmes; nous devons la garder non seulement pendant la guerre, mais même à PERPÉTUITÉ. La guerre est entreprise pour Malte, et Malte doit désormais nous appartenir en toute propriété ». Pourquoi donc l'Angleterre met-elle tant d'importance à la possession de Malte? C'est parce qu'elle veut y établir une compagnie du Levant. Malte en sera le Bombay : les Pachas ou les Beys d'Egypte, de Tripoli, de Tunis, de Candie, de Morée, d'Albanie, de Syrie, de Smyrne, etc., etc., en seront les Nababs. On les excitera à la révolte contre la Porte ottomane, qui figurera comme la cour de Dély. On aura auprès de tous les beys, de tous les pachas, des agens; ils en enverront eux-mêmes à Malte. On répandra de l'or avec profusion, on soldera largement toutes les avances qu'on provoquera contre le commerce français; ainsi l'on parviendra à exclure la France et l'Espagne, Trieste, Livourne et Gênes de tout le commerce du Levant,

l'une des pages les plus essentielles de l'acte de pacification. La main qui a guidé les armées victorieuses de la France, qui a signé ses traités et ses lois, qui a rétabli la paix intérieure, qui a relevé les autels, pouvait-elle signer un pacte honteux et secret qu'on voulait lui arracher par menace (1)? Il faut l'avouer enfin, le gouvernement anglais, en concluant la paix, méditait une nouvelle guerre (2); et tandis que l'Eu-

et on entendra bientôt dire que la navigation de ces parages est une prérogative de la couronne britannique. Ainsi, avec une simple garnison, quelque argent et une série d'intrigues atroces, l'Angleterre chassera toute l'Europe du commerce de la mer Noire et des Echelles du Levant.

(1) Article secret : « S. M. le roi d'Angleterre ne sera requise par le gouvernement français d'évacuer l'île de Malte, qu'après l'expiration du terme de dix ans ».

(2) Dans les débats qui eurent lieu en 1791 dans la chambre des Communes, M. Pitt, après avoir assuré que le cabinet de Saint-James avait tenté toutes les voies possibles d'accommodement avec la France, s'exprima ainsi : « On a dit que c'était une guerre à mort, une guerre d'extermination que nous allions entreprendre. . . . . Oui, telle est la guerre qui va se faire. . . . . On a dit encore qu'il ne dé-

rope, fatiguée de désastres et de carnage, jurait avec satisfaction le nouveau pacte, le cabinet de Saint-James se séparait de la joie universelle, voulait encore du sang, et n'accédait que pour un moment au repos de l'univers (1).

---

pendait que de nous de vivre en paix avec les Français ! en frères ! Non; c'est en ennemis que la prudence nous commande de vivre avec eux. »

(1) Pendant les débats qui eurent lieu dans la chambre des Pairs à l'occasion de la dernière paix, tous les membres qui étaient ministres osèrent déclarer sans pudeur, « qu'ils avaient fait la paix afin de se procurer des ressources pour recommencer la guerre quand il s'en présenterait une occasion favorable. » Cela est si vrai, que toutes les pacifications que l'Angleterre a conclues depuis 1688 ne sauraient être regardées que comme autant de trèves destinées à lui permettre de rassembler ses moyens et ses forces, afin de pouvoir recommencer la guerre. M. Pitt, qui se mit, en 1803, à la tête du parti anti-ministériel, a reproché, dans la séance de la chambre des Communes du 23 avril, aux ministres du roi, « de n'avoir pas mis à profit l'intervalle de la paix pour se préparer à la guerre. Ils ne manquaient pas, a-t-il ajouté, de prétextes pour cela, et ils en sont convenus eux-mêmes ».

§. 38. La guerre n'est donc pas pour le gouvernement britannique une prise d'armes qui ait pour objet de vider une querelle fondée en raison, mais c'est toujours une attaque risquée pour commencer une querelle injuste. Vainement les nations se flattent-elles d'être appelées à jouir de leur indépendance. L'Angleterre ne veut pas que le monde soit libre. Affectant l'empire absolu des mers, et fidèle seulement aux lois qu'elle s'est tracée, elle désarme comme elle fait la guerre; c'est-à-dire, pour régner par le commerce sur l'Europe tributaire. Toujours conduite à l'envahissement par l'avarice, et aux mesures violentes par la crainte, la politique anglaise est maintenant forcée de calculer la dépopulation de toutes les nations agricoles et industrieuses, par les mêmes motifs qui lui ont fait vouloir la dépopulation de l'Inde. Des *Anglais* et des *esclaves*, telles doivent être un jour, selon eux, les seules dénominations admises dans les quatre parties du monde. L'or, le machiavélisme, et tous les ressorts d'une politique ténébreuse, tout sera employé pour arriver à ce grand résultat; et jusqu'à ce qu'il soit assez avancé pour qu'il devienne impossible aux puissances continentales de l'éviter, les Anglais leur parleront sans cesse

de la sûreté de l'Europe et de son équilibre, afin de les exciter à s'affaiblir elles-mêmes par de nouvelles divisions dont tout l'avantage sera pour l'Angleterre. Les Lacédémoniens, dont la seule gloire consistait à entasser des dépouilles au milieu du carnage, ennemis déclarés du repos de la Grèce, comptaient la paix au nombre des calamités publiques, et ne terminaient une guerre que pour en commencer une autre : mais ils furent enfin dévorés par tous les feux qu'ils allumèrent.

§. 59. Quand le Sénat de Rome prit enfin la résolution de détruire Carthage jusqu'aux fondemens, voici le discours que le consul C. Marcius Figulus tint par son ordre aux Carthaginois : « C'est la mer, c'est la puissance que vous y avez acquise, ce sont les trésors que vous en retirez qui hâtent et précipitent votre perte. C'est la mer qui vous a portés à envahir la Sicile, la Sardaigne, l'Espagne ; c'est elle qui vous a engagés à violer tous les traités de paix, à piller nos navires marchands ; et pour ôter la connaissance de vos crimes, à noyer ceux qui les montaient. Enfin, c'est votre habileté sur mer qui vous enhardit à ne rien respecter, et à vous faire gloire d'une méchanceté, que nous n'étions pas encore en état ni

en pouvoir de punir ». Cette harangue singulière pourrait bien être adressée aujourd'hui à la moderne Carthage, en y ajoutant quelques raisons de plus. « Quand on réfléchit, dit un écrivain moderne (1), que la surface des mers est infiniment plus étendue que celle de la partie terrestre du monde, on ne sait si l'on doit sourire de pitié ou écumer d'indignation, en étant témoin de l'orgueilleuse prétention de cette poignée d'insulaires (car les Anglais éclairés, prévoyans et sages, ne la partagent pas) de dominer sur toutes les mers, d'en être maîtres exclusifs, tandis que, suivant les bons publicistes, ils n'ont de droits qui leur soient propres sur la surface liquide, que ceux qui s'étendent à la portée de leur canon braqué sur les côtes d'Angleterre ou d'Irlande, tant qu'elle leur appartiendra ».

§. 40. L'humiliation suit de près l'orgueil; et ceux à qui leur puissance enfle trop le cœur, sont bientôt forcés de reconnaître leur faiblesse. Parce qu'elle n'a pas encore été vaincue dans la lutte actuelle, se croit-elle donc invincible cette orgueilleuse Angleterre! Cependant, le

---

(1) Voyez l'excellent ouvrage intitulé : *L'Angleterre en* 1800. Tom. I, pag. 186.

canon de Copenhague a prouvé qu'on pouvait lui résister. Latouche-Tréville, en rabaissant à Boulogne la gloire du fier Nelson, humilia l'Angleterre, et lui apprit qu'un jour la France pourrait briser dans ses mains le sceptre des mers. Algésiras est encore témoin de la défaite du contre-amiral Saumaretz et de la gloire du contre-amiral Linois (1).

---

(1) Accoutumés depuis long-temps à ne point compter le nombre des vaisseaux anglais, acceptant de bonne grâce la condition imposée par la fortune de toujours combattre un ennemi supérieur, les marins français rendirent, il y a quelques mois, Algésiras témoin d'un glorieux combat soutenu par le contre-amiral Linois avec trois vaisseaux et une frégate, contre six vaisseaux, une frégate et un lougre anglais sous les ordres du contre-amiral Saumaretz. Après six heures d'un combat opiniâtre, ne pouvant plus soutenir le feu redoublé des Français, les Anglais coupèrent leurs cables et firent voile vers Gibraltar, abandonnant *l'Annibal*, de 74 canons, qui, dans le combat, avait amené son pavillon; trois vaisseaux anglais étaient démâtés, les autres très-maltraités dans leurs mâtures et leurs agrès.

Le vaisseau *le Guillaume-Tell*, commandé par le brave vice-amiral Decrès, aujourd'hui ministre de

§. 41. Le droit de la force ne doit pas se faire sentir avec tant d'orgueil. Tous les états

---

la marine, a vendu chèrement la victoire que les Anglais remportèrent sur lui en 1800. Ses canons ont vomi douze mille deux cent soixante boulets; ses munitions de poudre ont été complètement épuisées, ses agrès criblés et ses mâts abattus avant qu'il se soit rendu aux deux vaisseaux de ligne et à la frégate contre lesquels il avait à se défendre, et qu'il a fort maltraités.

Lord Nelson était chargé de détruire les bâtimens rassemblés dans le port de Boulogne. Le 18 thermidor an IX, il attaqua l'avant-garde de la flottille avec trente bâtimens de guerre de toute grandeur, et fut contraint de se retirer avec perte après avoir échoué dans son projet. Dix jours après, il reparaît avec plusieurs vaisseaux de ligne, un grand nombre de frégates, de bricks, de péniches, de chaloupes canonnières, et engage de nouveau le combat. Malgré l'impétuosité de l'attaque dirigée par cet amiral, malgré le feu terrible de la flotte, malgré l'opiniâtreté des troupes à tenter l'abordage, quatre péniches sont prises, huit bateaux coulés à fond, et les Anglais sont partout repoussés avec une perte si considérable, que leur amiral, en convenant de la destruction de ses chaloupes, disait : *que la perte de tant de braves gens était incalculable.*

se trouvent blessés par la conduite de l'Angleterre. Il est des lois sacrées pour les hostilités. Les peuples les plus barbares les ont observées :[1] pourquoi l'Angleterre les perd-elle de vue et les foule-t-elle aux pieds ? Pourquoi son gouvernement s'est-il fait une vertu de ce qui est reconnu être un crime chez les autres nations ? Parce que le droit de s'affranchir de toute espèce de gêne qui résulterait de l'observation des principes du droit des gens, est le premier traité que les Anglais paraissent avoir stipulé avec eux-mêmes. L'orgueil aveugle les hommes ; et l'Angleterre a cru que sa puissance navale devait la garantir de toutes représailles. « Nous mettrons cent vaisseaux de ligne en mer, qui osera remuer » ? C'est-là le discours ordinaire du ministère anglais ; et par un aveuglement funeste, cette nation se conduit comme si elle

---

M. Sibille, capitaine de vaisseau, le 5 germinal an V (1797), commandant le chebec *le Pierre*, de 6 canons de 10, 8 de 2, fut attaqué sous la forteresse de Porto-Ferrajo par trois bricks anglais portant 12 pièces de canon chacun ; il y soutint cinq heures de chasse et de combat, et réussit à la fin à se débarrasser de l'ennemi, après l'avoir beaucoup maltraité.

était déjà parvenue à ce degré de puissance qui puisse en imposer pour toujours à ses voisins. Cet esprit ne l'abandonne en aucune circonstance; on le voit descendre du pied du trône jusqu'au sein des dernières classes de la société, et se mêler à toutes les habitudes de la vie du peuple. Un proverbe, une trivialité, une chanson portent en Angleterre l'empreinte de l'orgueil national, et secondent ou même révèlent la politique du gouvernement. C'est ainsi que des chants guerriers furent répandus dans les armées au temps de la guerre d'Amérique; c'est ainsi qu'aujourd'hui le fameux hymne, *Rule Britannia*, chanté chaque jour dans les spectacles, entretient la confiance d'un peuple qui se croit plutôt inaccessible qu'invincible, et qui, par cette raison, brave jusque dans ses chants la force non moins que le nombre de ses ennemis. Ce cachet britannique est si bien gravé dans une dernière strophe, récemment ajoutée à cet hymne, que je ne crois pas sans quelque intérêt d'en consigner ici la traduction.

C'est en vain que la *hautaine France, la Hollande, l'Espagne* et la RUSSIE combinent leurs forces contre ta puissance! l'Océan te restera assujéti, *et tous ses rivages seront à toi.*

Règne Grande-Bretagne ! Grande-Bretagne règne sur les ondes ! *Les Bretons ne seront jamais esclaves*(1).

Ce peu de paroles ne semble-t-il pas, suivant l'expression de Corneille, *étaler* toute l'Angleterre aux yeux de ses rivales.

§. 42. L'attachement au faux principe de la légitimité de l'empire maritime entraîne aujourd'hui le gouvernement britannique dans une guerre dont l'issue peut lui être fatale. Parmi les traits odieux dont les fastes de l'humanité n'ont que trop à rougir, il faut compter les prétextes que le gouvernement anglais a proclamés pour déclarer la guerre à la France, et les moyens honteux qu'il a pris pour paralyser les forces imposantes de sa rivale. Ces moyens, qui ne sont que la ressource de la lâ-

---

(1) Voici cette strophe :

« Tho haughly France, wish Holland, Spain,
» And *Russia* against their power combine
» Still *shine* shall be the subject main
» *And wery shore il circles, shine.*
» Rule Britannia ! Britannia rule the waves!
» Britons, never shall be slaves ! »

On peut voir l'hymne entier et cette addition dans les n°s 7 et 8 du *Mémorial anti-Britannique*, an 13, par M. Barère.

cheté et de la faiblesse, seraient encore inconnus aux nations policées, si l'Angleterre n'avait pas été admise dans leur nombre. Quel gouvernement, grand Dieu! que celui qui se sert de l'inviolabilité diplomatique pour souffler partout impunément le désordre et le crime (1)! Quel gouvernement que celui qui veut que les complots les plus bas soient conduits directement par les ministres qui représentent leur

(1) Les discussions du parlement d'Angleterre offrent une foule de réflexions précieuses pour l'histoire, et jetent un grand jour sur la cause de beaucoup d'événemens en France pendant la révolution. « Vos efforts ont sans doute beaucoup contribué à établir le régime de la terreur en France, disait le respectable duc de Bedfort, dans la séance de la chambre des Pairs, du 27 janvier 1795, et notre ministère a beaucoup de part aux malheurs qui y sont arrivés. »

« Sous le gouvernement monstrueux de 1793, disait M. Ersckine, membre du parlement d'Angleterre, dans son ouvrage intitulé : *Coup-d'Œil sur la guerre actuelle avec la France*, pag. 37, 23e édit., le ministère britannique était la Minerve qui couvrait la France de son égide..... C'est aux causes que je viens de décrire, qu'il faut attribuer les confiscations, les meurtres juridiques qui ont souillé le berceau de la république naissante ».

souverain (1)! Mais quoique la France eût déjà éprouvé plusieurs fois que la politique du cabinet de Saint-James ne s'est point encore soumise aux maximes sacrées du droit des gens, les circonstances dont ce dernier événement est accompagné ont rendu cette vérité plus éclatante, en même temps que l'influence actuelle et nécessaire des affaires maritimes sur la fortune de la République en ont rendu les suites infiniment plus considérables et plus décisives. La France recevra des Anglais un service signalé, si enfin elle établit à jamais pour maxime d'état, que sa conservation et sa prospérité sont attachées à celle de sa marine et à la liberté des mers. Il n'importera plus alors que l'Angleterre, comme elle l'a toujours fait, jure dans son cœur, même en signant les traités, HAINE ÉTERNELLE A LA FRANCE.

§. 43. Les Français qui ont combattu dans la dernière guerre avec autant de générosité que de succès pour leur indépendance et la liberté politique, ne manqueront pas certainement de combattre pour la liberté des mers. Les puissances maritimes du nord de l'Europe

(1) Voyez la correspondance de M. Drake, ministre anglais à la cour de Bavière.

ont déjà senti la nécessité d'en revenir à ce principe. Elles ont connu enfin les véritables intérêts du genre humain. Elles ont peut-être ajourné le moment de leur vengeance, pour mieux assurer le châtiment d'un ennemi qui provoque sans cesse une *guerre à mort* entre les nations. Un nouveau système s'opposera désormais à son ancien despotisme. Il ne s'agit pas ici de questions diplomatiques, ni de factions particulières. Tous les partis doivent être également offensés, tous les états sont également blessés par ce système impie que le ministère anglais poursuit tous les jours avec une fureur nouvelle. Avertir les nations de se tenir en garde contre les ruses de l'ambition, en dévoiler les motifs et le but, c'est un devoir prescrit par l'humanité ; c'est veiller prudemment à l'intérêt commun. Se confédérer pour punir les attentats de la cupidité, c'est venger la cause des lois et des hommes, c'est la justice elle-même réduite en action. Il est donc juste d'employer la force contre ceux qui se déclarent nos ennemis, qui violent envers nous les droits sacrés de la sociabilité, qui nous refusent ce qui nous est dû, qui s'emparent de ce qui nous était réservé dans le domaine commun de la nature, qui cherchent à nous enlever nos pro-

pres avantages, et à les détruire pour toujours (1). Le moment n'est pas éloigné où va s'accomplir la prédiction faite, il y a cinquante ans par le prévoyant et sage Mabli, sur l'Angleterre; il s'exprime ainsi sur la politique de cet état : « Le projet de vouloir être seul maître

---

(1) « Une semblable ligue maritime, dit M. Arnould dans son excellent *Système maritime et politique*, pag. 341, serait menaçante pour l'Angleterre, qui aurait à redouter en même temps l'activité des courses sur ses bâtimens de commerce, les révoltes en Irlande, des descentes sur ses côtes, l'abandon du Portugal, et dès-lors son appauvrissement de matières métalliques, la défection de ses colonies en Amérique, la ruine de ses pêcheries à Terre-Neuve, des révolutions dans l'Inde, le désordre dans ses finances, et tout à la fois l'ébranlement de sa machine politique dans tous ses élémens constitutifs, comme dans ses parties de prospérité factice. N'est-ce pas là le sort funeste que prépare bientôt à la Grande-Bretagne son gouvernement, lorsqu'il persiste à montrer à l'Europe, ainsi qu'il l'a fait dans tout le cours du 18e siècle, la marine anglaise comme un colosse menaçant et redoutable par sa propre force, qui, même sans secours continentaux, peut triompher de toute confédération maritime, si haine éternelle à sa tyrannie n'est unanimement jurée par toutes les nations intéressées à la liberté des mers ! »

» de la mer et de s'emparer de tout le com-
» merce, n'est pas moins chimérique, ni moins
» ruineux que le projet de la monarchie univer-
» selle sur terre; et il est à souhaiter, pour
» le bonheur de l'Europe, que les Anglais
» soient convaincus de cette vérité, avant de
» l'avoir apprise par leur propre expérience.
» Mais que l'Angleterre abuse de ses forces,
» qu'elle veuille exercer une tyrannie sur le
» commerce; et bientôt tous les états qui ont
» des vaisseaux et des matelots, étonnés de
» n'avoir pas cru la France, se joindront à elle
» pour l'aider à venger ses injures ».

§. 44. Puisse l'immortel Bonaparte, qui a provoqué ce système par tant de victoires éclatantes, parvenir promptement à détruire ce prétendu empire des mers qui n'est que l'effet de l'orgueil, et qui deshonore une nation d'ailleurs philosophe, éclairée, généreuse. Puissent deux peuples, faits pour s'estimer, se réunir à jamais, pour augmenter la masse des lumières qui les distinguent, et donner à l'Europe la douce satisfaction d'une paix maritime inaltérable.

CHAPITRE II.

CHAPITRE II.

DE LA MER TERRITORIALE.

ARTICLE PREMIER.

De l'Empire des Mers territoriales.

§. 1. La mer doit être regardée ainsi que la terre, comme consacrée aux besoins, aux commodités et aux jouissances de l'homme. C'est sous ce point de vue qu'elle présente les mêmes qualités et considérations qui donnèrent lieu à l'établissement de la souveraineté territoriale. On peut donc appliquer aux mers littorales, quant aux principes et aux effets du domaine et de l'empire, tout ce qui se dit de la terre même.

§. 2. Lorsque, dit Bynkershoek (1), l'occupation changeant la face de la terre, intro-

(1) Sed quemadmodum simplicissima sunt cunctarum rerum initia, occupatis terris non aliud mare occupatum videri potest quam quod terras

duisit le domaine ; elle ne laissa pas la mer qui baignait les côtes, abandonnée à sa liberté naturelle. Les choses humaines dans leur commencement ne se développent qu'avec la plus grande simplicité. C'est pourquoi dans les premiers temps, la seule partie de la mer adjacente aux côtes appartint au premier qui occupa le continent, tant à raison de la pêche et de l'utilité qu'elle procurait pour les transports, que parce qu'elle en fut considérée comme dépendance, ou pour mieux dire comme accession.

§. 3. Le domaine s'étend seulement aux choses qui ne sont pas d'un usage inépuisable, et qu'on peut facilement occuper (1). Les productions de la mer sont circonscrites ; et de même que toutes les terres ne se couvrent pas

alluebat. Oras quippe tantum legebant veteres, non ausi ulterius fragilem committere truci pelago ratem. Igitur in mare littoribus proximum cum descenderent, animo sibi hoc habendi præcipuum, vel piscationis, vel transvectionis, vel qua alia causa, ejus dominium possessione quærebant. *Bynkershoek de Domin. maris, cap. 2. in princ.*

(1) Nihil enim vetat occupata principali re, etiam accessiones occupatas censeri. *Puffendorf de objecto domin.* lib. 4, cap. 5, §. 1 et 2, et au §. 8, *Hertius in not. ad. n. 6.*

des mêmes fruits, la mer n'offre pas en tous lieux les mêmes richesses. Les coraux, les perles, l'ambre, les thons et les baleines qui forment la classe des plus riches productions maritimes, ne se trouvent ailleurs, ou du moins en plus grande quantité, que dans les mers Éritrée et de Sardaigne, de l'Orient, du Groenland et du Nord. Qui peut douter que la pêche des perles de Bahren, de Catifa et de Ceylan (1), ne puisse tomber légitimement en la propriété

(1) L'ile de Bahrem ou Baharem en Orient, est située dans le golfe Persique. Les Portugais en étaient les maitres lorsqu'ils possédaient Ormus et Moschata; elle appartient aujourd'hui au sophi de Perse, qui la leur enleva, avec le secours des Anglais. La pêche des perles de Catifa se fait sur les côtes de l'Arabie heureuse, vis-à-vis de Bahrem. Ceylan a aussi la pêche de la mer de Manœr, gros bourg de cette ile; ses perles sont les plus estimées de l'Orient pour leur éclat et leur blancheur. Il y en a, mais rarement, dont le-poids excède quatre karats. On pêche sur les côtes du Japon de grosses perles de figure irrégulière; mais les Japonais sont peu curieux de cette gemme. On pêche encore des perles dans le grand golfe du Mexique le long de la côte, ainsi qu'à Cubagne, à cinq lieues de distance de la nouvelle Andalousie, dans l'île Marcherita ou des Marguerites, à une lieue

de quelqu'un ? C'est ainsi que la mer sous le rapport de certaines productions, ne pouvant être d'un usage inépuisable, et les peuples à qui appartiennent les plages favorisées de ces richesses, pouvant s'approprier un produit dont ils sont à portée de se rendre maîtres de la même manière qu'ils ont pu s'attribuer le domaine des terres qu'ils habitent, la raison veut que dans ce cas, la mer soit regardée comme susceptible de devenir une propriété, sans que ce domaine répugne aux principes du droit des gens universel, puisqu'il n'est qu'une suite du domaine territorial (1).

§. 4. Chaque nation peut s'approprier les

---

de distance de Cubagne, et à Camogate, près la Terre-Ferme. On en trouve aussi dans la rivière de la Hache, dite de la Rancherie, et à Sainte-Marthe, éloignée de 60 lieues de la pêche de la Hache. On peut faire encore quelques pêches de perles, mais peu considérables, dans la mer du Sud. L'Ecosse et la Bavière ont aussi leurs perles; mais aucunes ne peuvent supporter la comparaison des perles orientales.

(1) Grotius, l'un des plus chauds défenseurs de la liberté de la mer, comme je le démontrerai bientôt, reconnait cette vérité dans son ouvrage, *de Jure belli ac pacis*, lib. 2, cap. 3, §. 8. dans les termes suivans : *Ad hoc exemplum videtur et mare occu-*

choses dont l'usage, s'il était libre et commun aux autres, lui serait d'un grand préjudice. C'est la seconde raison qu'ont les puissances maritimes, pour étendre leur domaine le long des plages de la mer aussi loin qu'il leur est possible d'y protéger leurs droits, comme je le ferai voir dans la suite. Il importe à leur sûreté et au bien de leurs propres états qu'il ne soit pas libre à chacun de s'approcher indéfiniment de leurs possessions, surtout avec des vaisseaux de guerre, dont la présence gênerait l'accès des nations commerçantes et troublerait ainsi la navigation (1).

§. 5. Si l'on fait attention à ce qu'ont dit sur cette matière les anciens écrivains, ainsi qu'aux rapports de l'histoire de tous les siè-

pari potuisse ab eo, qui terras ad latus utrumque possideat; etiam si aut supra pateat ut sinus, aut supra et infra ut fretum, dummodo non ita magna sit pars maris, ut non cum terris comparata portio earum videri possit.

(1) *Paulus in* L. 14. ff. de injuriis : ibid. *Sane si maris proprium jus ad aliquem pertineat, uti possidetis interdictum ei competit, si prohibeatur jus suum exercere, quoniam ad privatam jam causam pertinet; non ad publicam hœc res, utpote cum de jure fruendo agatur, quod ex privata causa contin-*

cles, on y verra établi, sans interruption, le droit qu'ont les souverains des mers territoriales, d'interdire aux vaisseaux étrangers le passage ou l'approche des ports et des plages de leur domaine, que l'on n'obtient jamais que par l'effet, d'une permission d'après une demande ou par forme de faveur accordée à l'humanité: mais on ne demanda jamais par grâce et par prière ce qui est naturellement dû. Le droit de souveraineté sur le rivage procédant du domaine territorial, le souverain exerce un empire légitime et naturel, lorsqu'il interdit le passage aux vaisseaux étrangers, et qu'il leur prescrit des limites: il en a acquis le droit à raison de la propriété sacrée et inviolable qui lui appartient (1).

§. 6. J'ai déjà eu occasion de remarquer qu'un des principes politiques des Egyptiens leur faisait fermer leurs ports aux étrangers, sans que cette *inhospitalité* les ait empêchés de passer pour le plus sage des peuples. Carthage

gat, non ex publica; ad privatos enim causas accommodata interdicta sunt, non ad publicas.

(1) *Eorum quæ natura fuerant communia, quod cuique obtigit, id quisque teneat, eo quod si quis sibi appetet, violabit jus humanæ societatis.* Cicero de officiis, lib. I. cap. 4.

ne se contenta pas de charger de fortes impositions les Libio-Phéniciens de la Bisacène, mais elle leur défendit encore toute espèce de commerce avec les nations étrangères, comme le prouvent les anciens traités que cette République conclut avec les Romains. Ces derniers l'obligèrent à ne pas naviguer au-delà du promontoire Beau, et en-deçà de ceux de Mastie et de Tarsejo (1); c'est-à-dire, sur les côtes de cette même Bisacène et du fertile canton de Camisso, près la grande Sirte (2).

---

(1) *Polyb. histor. lib.* 3. *cap.* 284. Le promontoire Beau est aujourd'hui le cap Porto-Farina ; Mastie est le cap Blanc, et Tarsejo celui de Serra. *Montesq. Esprit des Lois, l.* 23. *c.* 21, dit que Carthage avait un singulier droit des gens : elle faisait noyer tous les étrangers qui naviguaient en Sardaigne et vers les colonnes d'Hercule. Son droit politique n'était pas moins extraordinaire ; elle défendit aux Sardes de cultiver la terre, sous peine de perdre la vie. On voit aussi dans le traité qui finit la première guerre punique, que Carthage fut principalement attentive à se conserver l'empire de la mer, et Rome à garder celui de la terre. *Voyez* ce que j'ai dit en parlant de l'empire de la mer des Carthaginois, *art.* 2. *sect.* 9.

(2) Sa fertilité surpassait celle du reste de l'Afrique ; la terre y produisait, suivant Hérodote, liv. 4,

Les Grecs imposèrent au roi de Perse l'obligation de ne pas faire approcher ses flottes des côtes plus près que l'étendue de la course d'un cheval (1) : il s'engagea même à ne pas naviguer

---

chap. 198, trois cents pour un. Ce canton forme aujourd'hui une partie de la province de Mecellatos : elle est encore très-fertile; mais le récit d'Hérodote paraît un peu exagéré.

(1) Plutarque, *in Vitâ Cimonis*, pag. 487. Cette course de cheval, appelée par les Grecs *ἵππου δρόμος*, est une journée de cheval, ou le chemin qu'un cheval peut faire dans l'espace d'un jour, comme le prouve Barbeyrac, *ad Grot. de jure belli ac pacis*, lib. II, cap. 3, §. 15, par divers passages d'Aristide, *in orat. Panathenaic*, auxquels on peut encore ajouter l'autorité de Démosthènes, orateur beaucoup plus ancien, *orat. de falsa legat.* dans un endroit où ce dernier parle de Callias, qui fut député de la part des Athéniens pour conclure ce fameux traité. Grotius, qui cite ce trait, se trompe, lorsqu'il borne la longueur du chemin *d'une course d'un cheval* à quarante *stades*, qui ne feraient guère qu'une lieue et deux tiers, en comptant trois mille pas pour une lieue. On sait que le stade était de cent vingt-cinq pas. Plutarque, comme le remarque Paulmier de Greutemenil, explique lui-même ce qu'on entendait alors par une journée d'un cheval, lorsqu'il dit, sur

avec des vaisseaux armés au-delà des roches Cyanées, et des îles Chelidoines (1).

§. 7. Dans le traité qui suspendit, par une trève d'un an, la guerre du Péloponnèse, il y avait un article rapporté par Thucidide (2), en vertu duquel les Lacédémoniens ne pouvaient envoyer sur mer des vaisseaux de guerre, ni d'autres vaisseaux du port de plus de vingt tonneaux. Un article du traité de paix entre Rome et Antiochus défendait à ce prince d'avoir plus de douze vaisseaux de guerre pour contenir ses sujets dans l'obéissance (3). Un autre article

---

la fin de la vie de Cimon, que tant que ce général eut le commandement, il n'y eut ni messager ni cheval des Perses qui osât descendre vers la mer plus près que de quatre cents stades, c'est-à-dire, de seize lieues et deux tiers. J'observerai encore avec Barbeyrac une méprise qui se trouve dans Eisenschmid, *de Ponderib. et mens*, sec. 3, cap. 3. Ce savant confond ἱππικὸς δρόμος avec ce que Plutarque, *in vitâ Solonis*, appelle ailleurs ἱππικὸν tout simplement, et qu'il dit être de quatre stades ou de cinq cents pas; mais c'est l'espace que parcourt un cheval courant aussi vîte qu'il peut dans une carrière, et ce ne peut être, comme on voit, une journée de chemin.

(1) Grotius, *de Jur. bel. et pac.* lib. 2, cap. 3. §. 15.

(2) Thucid. lib. 4. cap. 118.

(3) Appianus, *de bello Syriaco*, pag. 181.

de ce même traité (1) portait que les vaisseaux d'Antiochus demeureraient en-deça du territoire de *Calicadne* et de celui de *Sarpedon*, à moins qu'ils ne fussent obligés d'aller plus loin pour porter ou les tributs que ce prince devait payer, ou des ambassadeurs, ou des otages. Enfin, nous voyons dans une loi du code de Justinien (2), que sous le bas-empire, par un traité conclu entre les Romains et les Perses, il fut convenu en ces termes : *Ne quis utrique imperio subjectus, ultra Nisibin Callinicum, et Artaxatam, emendi seu vendendi species causa proficisci auderet;* et il en donne pour raison, *ne quis quod nemini conveniat, alieni regni arcana scrutetur.*

§. 8. Quelquefois on permettait aux peuples alliés une libre navigation, mais à condition que les vaisseaux n'aborderaient que dans un certain port; que les marchandises ne seraient point mises en vente ailleurs que dans une certaine place de commerce désignée par le traité. On lit dans Hérodote (3), qu'Amasis, roi d'Égypte, avait imposé cette loi à tous les

(1) Tite-Live, lib. 28, cap. 38.

(2) Leg. 4, *Cod. de comm. et mercat.*

(3) Hérodot. historiar. lib. 2, cap. 188.

étrangers qui trafiquaient avec ses sujets, qu'ils n'auraient d'accès libre que dans la ville de Neucrate, place de commerce; et que s'ils abordaient autre part, ils affirmeraient avec serment qu'ils y avaient été poussés malgré eux par les vents; qu'alors il leur serait permis de naviguer jusqu'à l'embouchure de Canope, ou s'ils ne le pouvaient, de faire remonter le fleuve à leurs marchandises sur des bateaux. Le Sénat de Rome rendit autrefois un décret par lequel il donna au grand Pompée la charge de général de la mer, pour nettoyer les côtes de la République des pirates qui infestaient alors la Méditerranée; et il étendit son commandement jusqu'à la distance de quatre cents stades, qui faisaient environ quatorze de nos lieues. Ce Sénat pensait donc que la côte qui comprend aussi bien la terre que la mer, s'étendait quatorze lieues dans la Terre-Ferme et quatorze lieues en mer.

§. 9. L'histoire moderne fournit pareillement plusieurs exemples de ces différentes sortes de traités de commerce entre les nations, et de défenses particulières, depuis qu'une navigation plus étendue leur a fait connaître de nouvelles sources de richesses. Le roi de Castille et celui de Portugal ayant découvert, presqu'à la même époque, de nouvelles routes dans

l'Océan, se partagèrent entr'eux le monde navigable. Élizabeth, reine d'Angleterre, conclut avec Sébastien, roi de Portugal, un traité qui défendit aux Anglais de naviguer dans les mers des pays conquis par les Portugais. Il s'était élevé depuis quelques années des contestations entre les négocians portugais et anglais : ceux-ci faisaient depuis l'an 1552, avec les nègres, un commerce très-lucratif de poudre d'or sur la côte d'Afrique en Guinée : ceux-là, qui les premiers avaient découvert ces côtes, employaient la voie des armes pour mettre autant qu'il était en leur pouvoir des entraves à ce commerce. On en venait souvent à des combats sur mer, et on se prenait des vaisseaux de part et d'autre. Le roi de Portugal voulant rétablir entre les deux nations la bonne intelligence, envoya en Angleterre François Gérard pour traiter avec la reine Élizabeth. Ce négociateur réussit à stipuler un traité, par lequel il serait seulement permis aux Anglais de trafiquer dans les royaumes de Portugal et d'Algarves, dans les îles de Madère et les Açores, et sur la côte de Barbarie ; mais on y exceptait toutes les autres possessions portugaises aux Indes (1). Philippe IV,

(1) Cambden, *Annal. Britann. ad an* 1571.

roi d'Espagne, dans le traité de Munster, de 1648, faisant la paix avec les états-généraux des Provinces-Unies, convint, par les articles 5 et 6, que les sujets de l'Espagne n'étendraient pas plus loin leur commerce aux Indes, ce qui occasionna dans la suite de très-vives contestations entre ces deux puissances.

§. 10. On borne encore la navigation, lorsqu'on prescrit à ceux qui naviguent une certaine route. C'est ainsi que le roi de Portugal stipula, par le traité de 1669, avec les états des Provinces-Unies, article 21, que les Hollandais n'iraient point en droiture au Brésil, mais qu'en y allant, ainsi qu'au retour, ils seraient tenus d'aborder au Portugal, et d'y payer les mêmes droits que les Portugais. On sait que les divers souverains de l'Inde ne permettent pas aux vaisseaux européens, d'aborder partout indistinctement, mais bien dans certains ports, et ne souffrent pas même que les marchands trafiquent où bon leur semble, mais seulement dans certaines places de commerce (1). Pendant la guerre d'Espagne contre les Provinces-Unies. Jacques Ier, roi d'Angleterre, fit déterminer des limites le long des côtes de ses

(1) Tavernier, *Voyage aux Indes*, liv. 1.

états en-deçà desquelles il déclara qu'il ne souffrirait pas qu'aucune puissance belligérante poursuivît son ennemi. Il annonça, en outre, que pour assurer cette défense, il entretiendrait des vaisseaux armés pour convoyer les bâtimens qui voudraient entrer dans ses ports et en sortir (1). Le roi de France et le dey d'Alger ont stipulé un traité, en date du 14 septembre 1689, qui se renouvelle à l'avénement de chaque dey, et qui défend aux Algériens de faire des prises sur personne, dans l'étendue de dix lieues des côtes de France. La Russie a suivi de nos jours cet exemple dans la dernière guerre qu'elle a soutenue contre la Porte-Ottomane. La France, la Toscane, les républiques de Venise et de Gênes en ont usé de même dans la guerre d'Angleterre contre les Provinces-Unies d'Amérique.

§. 11. Ainsi, toutes les fois que la raison d'état ou toute autre considération exige d'un gouvernement qu'il interdise aux étrangers la navigation dans ses mers territoriales, il pourra le faire légitimement sans porter atteinte à la liberté générale, ni offenser les lois de la nature (2). C'est sur le même prin-

(1) Selden, *Mare clausum*, lib. 2.

(2) *Singularibus pactis populorum et principum conventis commerciorum jura contineri, et peregri-*

cipe qu'est fondé l'usage constamment suivi par les puissances de l'Europe, de ne point admettre dans leurs ports les flottes entières des autres nations, mais seulement un nombre déterminé de navires, quand ce ne sont pas ceux des peuples alliés (1).

---

num finibus arcere, atque etiam fines prætervectum ejicere licet; non modo si bellum indictum sit, verum etiam ipso pacis tempore, ne civium mores peregrinorum consuetudine corrumpantur. Bodinus, *de Repub.*, lib. 4, cap. 1; et lib. 6, cap. 2. *Consequens est, ut urgente homines a negativa illa communione discedere, adeoque dominium, quod communioni illi opponitur, introducere animo potuerint.* Heineccius, *de Jure nat. et gent.* lib. 1, cap. 9, §. 234. *Selden.* loc. cit.

(1) « A l'égard des vaisseaux de guerre, il est d'usage de régler le nombre de ceux qui peuvent entrer dans un port, et ce nombre est ordinairement de six vaisseaux. » Mably, *Droit public de l'Europe*, tom. 2, p. 300.

Dans le traité conclu entre l'Angleterre et la Hollande, en 1667, confirmé par les traités suivans, l'article 34 fixe à huit le nombre des vaisseaux de guerre auxquels on ne peut pas refuser l'ancrage dans les ports respectifs. Dans le traité conclu entre la République française et le roi des Deux-Siciles, le 11 octobre 1796, on est convenu, à l'article 4, que le nombre des vaisseaux armés à recevoir dans les ports n'excéderait pas celui de quatre au plus.

ARTICLE II.

De l'étendue d'une Mer territoriale.

§. 1. Après avoir établi les principes généraux sur l'empire de la mer territoriale, il reste à définir ce que c'est que la mer ouverte et la mer fermée, afin de bien fixer ce qu'on doit comprendre sous la dénomination de *Mer territoriale*, et donner d'autant plus de force à l'opinion que j'émettrai dans l'article suivant, sur l'extension de cet empire. Il est indubitable, et tous les publicistes en conviennent, qu'on doive appeler mer fermée et semblable aux grands golfes, celle dont tous les rivages ainsi que l'embouchure qui correspond à la haute mer, appartiennent à une seule nation.

§. 2. Les auteurs qui ont écrit sur le droit maritime ne sont pas d'accord sur la prétention de quelques puissances à l'égard de la souveraineté des golfes dont les côtes ne leur appartiennent pas en totalité; telle que celle affectée par l'ancienne république de Venise sur la mer Adriatique, et par l'Angleterre sur la Manche. Ils sont également opposés de sentiment

ment sur quelques étendues de mer qui ne forment pas un golfe comme la mer de Ligurie, par rapport à la république de Gênes.

§. 3. Les écrivains sont encore plus partagés touchant la prétention à une souveraineté générale sur la mer, de la part de quelque puissance au comble de sa prospérité, et uniquement fondée sur la supériorité de ses forces maritimes, ou sur la célébrité des victoires qu'elle y a remportées : prétention qui ne peut paraître à tout homme sensé et juste qu'illégale et injurieuse aux droits naturels de l'humanité. Que dirait-on, en effet, d'un souverain qui, ayant à sa solde deux cent mille hommes, croirait pour cela être en droit de dominer sur tous les princes qui ne peuvent en solder que 30 ou 40 mille? Ne serait-ce pas vouloir confondre les idées du droit avec celles de la force, et établir une théorie toujours injuste et orgueilleuse, et quelquefois vaine ou fatale (1)? Il est donc constant qu'il ne peut exister aucun titre raisonnable de prétendre à la souveraineté de ces mers, pas plus qu'à celle de la pleine mer, à moins qu'il n'y ait des traités particuliers;

(1) Galliani, *de' Doveri de' Principi neutrali in tempo di guerra*, ec. lib. 1.

encore ne seraient-ils obligatoires que pour les nations qui les auraient stipulés, sans lier en aucune manière les autres, auxquelles même on ne pourrait pas opposer un consentement tacite, ni une inhabitude absolue de fréquenter certaines mers; inhabitude que l'on voudrait vainement faire considérer comme entraînant prescription (1).

§. 4. Quoiqu'aujourd'hui il n'y ait en général qu'une opinion parmi les écrivains, comme je le démontrerai dans l'article suivant, et que d'après le consentement de toutes les nations maritimes, on ne puisse pas révoquer en doute que la puissance qui possède le rivage soit en même temps souveraine de la mer circonvoisine (2), cependant il n'y a pas eu jusqu'à présent d'assentiment unanime, et encore moins d'accord universel des nations (accord nécessaire pour le bon ordre et pour l'intérêt des peuples commerçans) ni sur cette souveraineté, ni sur l'étendue qu'on doit lui assigner. Il y a plus, les opinions ont toujours varié dans les différens

(1) Puffendorf, *de Jure natur. et gent.*, lib. 4, cap. 5 et 6. — Bynkershoeck, *de Dominio maris*, cap. 1 et 9.

(2) Bynkershoeck, *loc. cit.* Heineccius, tom. 2, *exercit.* 8, cap. 1, §. 1, 2 et 3.

siècles, ainsi que les systèmes adoptés sur l'extension de la mer territoriale.

§. 5. Du temps du fameux Balde, on prétendait que la mer territoriale s'étendait à 60 milles du rivage. Telle paraît être son opinion dans la Rubrique, au titre du Digeste, *de rerum divisione*, et à la loi troisième du Code, *tit. de nautico fœnore*. Bodin est du même avis (1), ainsi que Targa (2). Loccenius en fixe l'extension à deux journées de chemin, en partant du rivage (3), et Grotius la borne à celle qu'on peut défendre de terre (4).

§. 6. Le plus grand nombre des publicistes a néanmoins porté cette étendue de domaine jusqu'à la distance de cent milles du rivage (5).

---

(1) *Jure quodammodo Principum omnium mari accolarum communi receptum est, ut sexaginta milliaribus à littore Princeps legem ad littus accedentibus dicere possit, atque id judicatum esse in causa ducis Allobrogorum*. Bodinus, *de Represaliis cap. ult. et de Republ.*, lib. 1, cap. 10.

(2) Targa, *Ponderazioni marittime*, cap. 2, n. 3.

(3) Loccenius, *de Jure marit.* lib. 1, cap. 4, §. 6.

(4) Grotius, *de Jur. bel. ac. pac.* lib. 2, cap. 3, §. 13 et 14, n. 2.

(5) Solorzanus, *de Jure Indiar.* lib. 2, cap. 6,

Cette opinion, quoique non appuyée de raisons démonstratives, avait tellement prévalu dans le temps où ils vivaient, qu'elle fut adoptée comme une règle fondamentale de droit public: aussi, avec son secours, on disposa sans réserve de la mer jusqu'à cette distance de la terre. On en trouve un exemple dans le diplôme du roi Don Jacques d'Arragon, donné en faveur de la ville de Cagliari en Sardaigne, daté de Barcelone, le 25 août 1327, dont voici la teneur:

« Assignamus, damus, et limitamus perpe-
» tuo castro jam dicto calaris, videlicet versus
» villam Decimi usque ad villam ipsam Decimi
» exclusivè, inclusive vero damus dicto Castro
» pro termino loca vel villas, quæ sequuntur,
» videlicet sancta Gilla Pirri, Sovetano, Pauli
» Palma, Selargio, Quarto, toto Quarto Jossu,
» Quarto Bonino Cepolla cum capite S. Elia:
» nec non terminos eorumdem locorum, et etiam
» castrum et villam de Bonariæ, et alia castra,
» loca et casalia infra hos limites constituta, *et*
» *intus mare centum milliaria;* salvo tamen,
» et nobis, et nostris semper, et in omnibus

n. 22, et lib. 3, cap. 3, n. 35. — Casareg, *de Com. disc.* 136, n. 1 et 2, et *disc.* 174, n. 12. — D'Habreu, *de las Presas*, cap. 5, n. 2.

» retento jure portus, et aliarum regaliarum » nostrarum. »

§. 7. Valin, dans son *Commentaire sur l'ordonnance de la marine de France de* 1681, liv. V, titre Ier, combat cette dernière *opinion*, et pour fixer l'étendue de la mer qui doit être soumise au domaine du propriétaire de la terre voisine, il propose l'expérience de la *sonde*, au moyen de laquelle on peut assigner pour borne précise de la mer territoriale, l'endroit où la sonde aurait cessé de prendre fond. Mais Valin a reconnu l'insuffisance de ce procédé, dans le cas où les côtes sont tellement escarpées, qu'on n'y trouve pas de fond à une très-petite distance de la terre. Alors il voudrait que l'étendue de la jurisdiction sur la mer fût bornée à la portée du canon et non au-delà. « Car enfin, poursuit-il, l'Océan n'est à personne, et la conclusion qui se tire de là naturellement, c'est qu'il est permis à toutes les nations d'y naviguer, en telle sorte que cette liberté ne saurait être ôtée par une nation à une autre, sans injustice et sans une ambition démesurée, même extravagante ».

§. 8. Ce que je viens de rapporter de l'opinion de Valin ne doit être regardé que comme de simples observations de cet auteur qui, re-

connaissant la nécessité de poser les limites précises de la souveraineté maritime, se détermine à adopter la distance réglée par différens traités de paix et de commerce qui la fixent à deux lieues de la côte; de manière qu'au-delà de cette distance, la navigation doive être libre et affranchie de toute visite des commandans de navires garde-côtes; et qu'en-deçà du même point, tout navire doive, au contraire, être regardé comme suspect de trafic prohibé, et par conséquent sujet à être visité, et les marchandises confisquées, si le capitaine n'administre la preuve qu'il a été forcé par le gros temps de s'approcher à ce point de la côte. Il estime en même temps que cela n'empêche pas que la souveraineté de la mer, ainsi que la juridiction et le droit à la pêche, ne s'étendent au-delà de deux lieues, soit en vertu de traités de navigation, ou en suivant la règle que lui-même a indiquée de la *sonde* ou de la portée du canon; règle qui aurait été reconnue de tout le monde, s'il en fallait croire le Journal du Commerce du mois de mai 1759; mais il ajoute que cette assertion est réellement contraire à la vérité et au fait.

§. 9. Hubner ne s'explique pas aussi affirmativement dans son *Traité de la Saisie des Bâtimens neutres*, tom. 1, chap. 8, §. 10.

Reconnaissant combien il est difficile d'établir, avec précision, l'étendue en mer de la souveraineté de la nation propriétaire des côtes, il croit que cette étendue doit être au moins égale à la distance de la portée du canon, pour qu'il puisse avertir efficacement les infracteurs qu'ils sont en contravention.

§. 10. Vattel, dans son ouvrage du *Droit des Gens*, liv. 1, chap. 23, §. 289, partage cette opinion. Il observe qu'aujourd'hui tout l'espace de mer qui se trouve à la portée du canon le long des côtes, est regardé comme faisant partie du territoire.

§. 11. Bynkershoek, dans sa dissertation, *de Dominio maris*, pense que la souveraineté de la mer adjacente est égale en largeur à l'espace qui tient à la terre du souverain, et que toute la partie de mer qu'il peut garder et défendre, lui est soumise, quand même elle ne serait pas pratiquée par ses navigateurs (1). Cet auteur, suivant ce principe, ajoute que la dé-

(1) *Existimem itaque*, dit-il au chap. 2, §. 3, *eo usque possessionem maris proximi videri porrigendam, quo usque continenti potes haberi subditum; eo quippe modo, quamvis non perpetuo navigetur, recte tamen defenditur et servatur possessio jure quæsita.*

fense d'un territoire est réservée à la puissance des armes; que le canon étant de toutes les armes celle qui peut porter le plus loin l'action de la force, la possession de la mer doit s'étendre en conséquence jusqu'à la portée du coup de canon tiré du rivage (1).

§. 12. Sarpi, dans son ouvrage intitulé: *Del Dominio del mare Adriatico*, examinant les opinions des jurisconsultes sur l'étendue de la partie de mer qui doit appartenir à chaque ville située sur le rivage, donne son avis en ces termes: « Cette étendue est égale à celle dont elle a besoin pour son usage sans faire tort à ses voisins. Ainsi une grande ville maritime, qui possède une vaste étendue de terre dont elle tire ses subsistances, aura peu de citoyens qui veuillent faire le métier de pêcheurs, et fera peu de cas de la mer. Au contraire, une petite ville qui n'aura qu'un territoire très-borné, tirant sa subsistance de la pêche, aura besoin d'une grande étendue de mer. C'est ce qu'ont voulu dire les jurisconsultes, en fixant

(1) §. 5, ibid. *Quare omnino videtur rectius eo potestatem terræ extendi, quousque tormenta explodundur: eatenus quippe cum imperare, tum possidere videtur.*

l'étendue de la souveraineté de la mer à cent milles de distance du rivage : c'est un nombre déterminé qu'ils ont donné pour un nombre incertain ; cela veut dire que les villes sont maîtresses d'une partie de la mer, telle qu'il la faut pour leurs besoins, sans nuire à ceux des autres, s'étendit-elle à cent milles de distance (1) ». Il paraissait, presque incontestable, du temps de Sarpi que l'empire de la mer Adriatique appartenait à la république de Venise, dans les parties à la sûreté desquelles elle avait les moyens de pourvoir et de faire respecter son domaine ; mais je doute qu'aujourd'hui, les

(1) Ella è tanto grande, quanto può adoperare in suo uso senza ingiuria de' vicini; perchè una grande città sul mare, la quale abbondi di siti terrestri, dove cavi il suo vitto, avrà pochi, che vogliano fare il mestiere di pescatore, e si valerà di poco mare. Al contrario una piccola città, con poco di commodità in terra, attenderà a cavar il vitto dal mare, e si valerà di gran-parte di esso; e non altrimenti hanno voluto intendere i guireconsulti dei cento miglia, ponendo un numero determinato per un incerto : cioè le città sono padrone di tanta parte di mare, di quanta hanno bisogno di valersi senza ingiuria d'altri, se fossero ben cento miglia. Sarpi *Dominio del mare Adriatico*, scrittura 3,

autres puissances soient disposées à reconnaître cette souveraineté absolue sur toute l'étendue de l'Adriatique que l'ancienne République s'attribuait. Ces prétendus empires sont respectés jusqu'au moment où la nation qui se les attribue est en état de les soutenir par la force : ils tombent avec sa puissance.

§. 13. Les forces navales de l'Angleterre mirent ses souverains dans le cas de s'attribuer l'empire de la mer dont elle est environnée, jusqu'aux rives opposées du continent européen, quoiqu'ils n'en fussent pas propriétaires. Selden, prétend que du temps d'Édouard Ier., cet empire maritime de l'Angleterre était reconnu par une grande partie des nations de l'Europe (1). La république des Provinces-Unies de la Hollande le reconnut en quelque manière, par le traité de Breda, en 1667, au moins quant aux honneurs du pavillon (2); mais pour établir

(1) Seldenus, *Mare clausum*, lib. 2, cap. 28. *Voyez* ci-dessus l'article de l'Angleterre, où j'ai combattu ce fait.

(2) Il existe un autre traité entre les mêmes puissances, de 1674, où l'Angleterre détermine, art. 4, les limites dans l'étendue desquelles elle exigeait le salut du pavillon de la part des Hollandais; elles

solidement un pareil droit, il faudrait le consentement exprès ou tacite de toutes les puissances intéressées ; et loin que l'Angleterre ait rien de pareil à offrir, on a la preuve, au contraire, que ce consentement n'a jamais eu lieu de la part de la France qui ne voulut point se prêter à une pareille prétention de la Grande-Bretagne, et Louis XIV ne souffrit pas que, dans ce même traité de Breda, la Manche fût appelée ni canal d'Angleterre, ni mer Britannique (1). La fierté anglaise en dut être humiliée ; mais il n'était plus temps de mépriser la marine de France. Louis XIV sut faire res-

---

étaient fixées dans la partie du nord-ouest, depuis le cap Finistère en Gallicie ; du côté du nord-est, au centre du pays de Staten ou le promontoire de Stat en Norwège. *Voy.* Dumont, *Corps diplomat.*, t. 7, part. 1, p. 253.

(1) Un des plus célèbres historiens d'Angleterre, David Hume, dans son *Histoire de la Grande-Bretagne*, tom. 1, s'exprime à ce sujet dans les termes suivans : « Il faut avouer, dit-il, que les lois des nations ne garantissent pas une prétention plus étendue ; et si à présent on parle de l'empire de la mer des Anglais, on n'entend, par cette expression, que leurs grandes forces maritimes qui les ont mis en état de donner jusqu'ici la loi sur tout l'Océan. »

pecter son pavillon dans toutes les mers, quelquefois même avec trop de sévérité (1).

§. 14. Dans ce conflit d'opinions si contraires, j'adopte celle de Galliani, qui avait déjà été indiquée par Hubner et par Vattel, et plus positivement exprimée par Bynkershoek. C'est la seule qui me paraisse adaptée à la nature des choses, et à l'équité; elle offre, selon moi, le plus juste, et l'unique moyen, qui puisse servir de règle, pour fixer enfin l'étendue de la mer territoriale, toujours contestée, non encore décidée, ou du moins, non encore établie comme elle devrait l'être, sur la base d'un traité solennel entre les puissances maritimes. Aussi jusqu'à ce qu'elles en soient convenues publiquement, tout dépendra presque d'un usage arbitraire, où le plus fort donnera la loi au plus faible.

---

(1) Le vice-amiral espagnol Papachin, ayant refusé de baisser son pavillon à la rencontre d'une escadre française, fut forcé, par un combat meurtrier, le 2 juin 1688, à capituler. Il demanda après ce qu'on lui voulait. Tourville, qui commandait les vaisseaux français, lui répondit : « Pas autre chose que le salut. » A quoi répliqua l'Espagnol : « Fallait-il pour cela répandre tant de sang ! Griffet, *Journ. histor. du règne de Louis XIV*, pag. 281.

§. 14. La plus sûre méthode pour fixer l'étendue de la mer territoriale adjacente aux côtes non courbées, est donc, selon moi, de la borner à l'espace que peut parcourir un boulet tiré d'un canon, ou à celui auquel une bombe lancée d'un mortier placé sur le rivage, peut atteindre un navire. Cette opinion me paraît conforme aux principes du droit universel, par lesquels on considère pour territoire, tout l'espace dans lequel les magistrats et les ministres peuvent faire exécuter les ordres de leur gouvernement, par la terreur des forces qui leur sont confiées (1). Il serait donc raisonnable, à mon avis, que, sans examiner si la puissance, maîtresse du territoire, possède quelque tour ou une batterie construite en pleine mer, on déterminât fixement, et partout, que la juridiction sur la mer territoriale

(1) L. 239, §. pen, ff. de verb. sign. *Territorium ab eo dictum quidam ajunt, quod magistratus ejus loci intra eos fines terrendi, id est submovendi jus habet.* Bynkershoeck, *de Domin. maris*, cap. 2, §. 3 et 5, rapporte un ordre que donnèrent les États-Généraux de la Hollande aux commandans de leurs navires, en 1671, de saluer en passant sous les places des puissances étrangères, toutes les fois qu'ils se trouveraient à la portée du canon.

ne s'étendrait qu'à trois mille de distance de terre, ce qui est sans contredit la plus grande portée à laquelle la force de la poudre à canon puisse pousser un boulet ou une bombe.

§. 16. L'auteur anonyme du poëme, *del Diritto della Natura*, lib. V (du droit de la nature) développe cette idée dans les beaux vers suivans :

Tanto s'avanza in mar questo dominio,
Quant 'esser può d'antemurale e guardia,
Fin dove può da terra in mar vibrandosi
Correr di cavo bronzo acceso fulmine.

L'état qui veut régner sur la liquide plaine,
Sans la force n'aura qu'une puissance vaine ;
Et le boulet lancé par le bruyant airain,
Assigne la limite au pouvoir souverain.

Cette distance est celle adoptée par l'impératrice des Russies, dans son réglement sur les corsaires du 13 décembre 1787, art. 2; par le grand duc de Toscane, Pierre Léopold, dans son réglement du 1er. août 1778, art. 1er.; par la république de Gênes, dans son manifeste du 1er. juillet 1779, art. 1er.; et par la république de Venise, dans son édit du 9 septembre 1779, art. 9.

§. 17. Il est déjà reçu parmi les nations po-

licées, que dans les lieux où la terre, en se courbant, forme une baie, ou un golfe, on doit supposer une ligne tirée d'une pointe à l'autre de cette terre ferme, ou des petites îles qui se prolongeraient au-delà des promontoires de cette baie, et qu'on regarde ce golfe ou cette baie comme mer territoriale, quand même le milieu serait dans quelques endroits à plus de trois mille de distance de chaque rive.

§. 18. Malgré la conformité de ce système aux règles qui dérivent du domaine de la puissance souveraine du continent, il me paraît cependant, qu'on pourrait admettre en principe, que, lorsqu'il s'agit de faire usage de son droit sur la mer territoriale, pour y établir des impôts, pour restreindre la liberté de passage à l'égard des vaisseaux étrangers, et pour les soumettre à des visites douanières, alors, comme il s'agit de l'exécution de lois rigoureuses, il conviendrait, pour le bien du commerce, de resserrer l'étendue de cette distance; mais que si au contraire une puissance neutre la réclame pour en faire un asile contre les hostilités et les courses réciproques des peuples belligérans, ce serait ici un droit favorable, bienfaisant et auquel il faudrait donner une grande extension. Dans ce cas seulement, pour

lequel l'humanité appelle toute la faveur des lois, je crois qu'il faudrait étendre la mer territoriale, non seulement jusqu'à trois milles, comme je l'ai indiqué ci-dessus, mais jusqu'à la distance même de deux lieues, comme cela a été pratiqué par quelques puissances de l'Europe. Cet exemple d'équité naturelle et de modération a été pris pour base du traité conclu en 1740, entre la Porte-Ottomane et le roi de Naples : il y est dit, art. 16, que dans tous les lieux appartenans à l'un des deux souverains, d'où l'on pourra reconnaître les bâtimens, et d'où les bâtimens pourront apercevoir la côte, on ne souffrira pas, de part et d'autre, que les navires soient poursuivis ou molestés (1). Puissent les nations de l'Europe les plus puissantes et les plus éclairées, adopter un jour, pour le bien de l'humanité, une si belle maxime en temps de guerre !

---

(1) M. Boucher, professeur de droit commercial et maritime à l'académie de législation à Paris, en adoptant cette opinion dans ses *Institutions du Droit maritime*, ajoute très-à-propos à la fin du chap. 34 : « Mais comme en pareille matière tout doit être rigoureusement déterminé, en déterminant l'espace par milles, c'est offrir autant de calculs à faire qu'il

ARTICLE III.

ARTICLE III.

Des Opinions des Publicistes sur l'étendue de l'Empire de la Mer.

§. 1. La question de l'empire de la mer a été débattue avec chaleur, depuis que les nations modernes de l'Europe se sont mises à parcourir les mers étrangères, et à porter le goût des découvertes sur tout l'Océan. La plupart des écrivains qui traitèrent cette question ne parurent prendre la plume que pour défendre les intérêts de leur patrie; mais ce zèle poussé trop loin fut pour eux une pomme de discorde, et leur fit embrasser différens systèmes. Ainsi, chez les peuples qui semblaient déjà être presqu'en possession de dominer sur les mers, les publi-

y a d'Etat différens, qui, pour la plupart, n'ont même pas de régulateur certain. Dans ce cas, les nations devraient déterminer, par un consentement mutuel, l'immunité de leurs côtes d'après un prototype invariable; et celui qui serait le plus exact, est sans doute le quart du méridien adopté par les Français ».

cistes combattirent avec la plus grande animosité pour cet empire.

§. 2. Malgré la solidité des principes de raison universelle établis dans les articles précédens, il s'éleva au commencement du dix-septième siècle, de fameuses disputes sur l'empire de la mer. Les fauteurs de ces débats se divisèrent en deux opinions opposées: les uns soutenaient la liberté absolue de la mer, les autres prétendaient au contraire qu'elle pouvait être assujétie à une domination particulière.

§. 3. A la tête des premiers parut Hugon Grotius, ou Van-Groot. Il publia, en 1609, un ouvrage intitulé, *Mare liberum sive de Jure quod Batavis competit ad Indiana commercia*. Grotius avait écrit sur le domaine de la mer, du rivage, des fleuves, des étangs, des lacs, et traité quelques autres questions sur cette matière dans le second livre de son ouvrage immortel, *de Jure belli ac pacis*. Ce célèbre publiciste avait établi son opinion sur des principes et des raisons qui, quoique non généralement adoptées par ses commentateurs, avaient cependant l'avantage d'être originales et extraites du cœur humain. Né dans une république (1)

(1) Hugues Grotius naquit à Delft, en Hollande,

sortie pour ainsi dire elle-même des eaux de l'Océan, où elle voulait puiser sa grandeur, cet illustre écrivain a considéré la mer sous le point de vue le plus étendu, dans l'ouvrage précédemment cité : il y a cherché à établir que la Hollande, pas plus que tous les autres peuples, ne pouvait être exclue du droit de naviguer sur l'Océan, et de commercer dans les Indes malgré les prétentions des Espagnols et des Portugais, qui, appuyés sur les donations des papes Alexandre VI et Nicolas V, sur la prescription et sur l'usage, voulaient avoir exclusivement le droit de sillonner seuls les mers de Guinée et des Indes orientales. Grotius commence par poser la question de savoir, si la mer, par sa nature, est susceptible d'être assujétie au domaine ; et transporté par l'amour de sa patrie, il soutient qu'elle ne l'est pas. Il développe son opinion avec beaucoup d'éner-

le 10 avril 1583. Il vint la première fois en France avec Olden-Barneveldt, ambassadeur des Etats-Généraux, en 1598. A l'âge de 24 ans, il fut fait avocat-général, et en 1613, pensionnaire de Rotterdam, et député de cette ville aux Etats de Hollande et de West-Frise. Ses liaisons avec le respectable Barneveldt lui suscitèrent des persécutions fâcheuses. Il mourut le 28 août 1645, à l'âge de 63 ans.

gie et par des argumens très-ingénieux, et il en conclut qu'il est contre tous les principes de justice et d'équité de prohiber le commerce, et que dans tous les temps, soit de paix, soit de guerre ou de trève, les Hollandais devaient avoir la liberté de commercer et de trafiquer dans les Indes. Forts des principes que cet auteur avait mis en évidence, les Hollandais prétendirent que la navigation étant libre, il leur était permis, en conséquence, de pêcher dans les mers d'Angleterre (1).

§. 4. Jean Selden, anglais, se mit à la tête du parti contraire. Ce savant publiciste, l'un des plus judicieux écrivains du dix-septième siècle, était appelé par Grotius même l'honneur de sa nation (2). Il développa son opinion en 1636,

(1) L'opinion de Grotius fut suivie par d'autres célèbres publicistes qui écrivirent par la suite pour la liberté des mers, dans les principes qu'il avait établis: tels furent Marc Zuerius, Boxornii, *Apologia pro navigationibus Hollandorum adversus Pontum Henterum*; Theodori Graveri *amsterlodamensis, Dissertatio, de mari natura libero, pactis clauso*; Jhoan. Groeningii, *Navigatio libera*; Jhoannis-Isaci Pontani, *Discussionum historicarum de mari libero adversus*; Jhonn. Seldeni, *Mare clausum.*

(2) Selden naquit à Salvinton, dans la province

dans son ouvrage intitulé, *Mare clausum, seu de Dominio maris* (1). Le roi d'Angleterre en fut si content, que par un décret de son conseil, il ordonna qu'il en serait déposé un exemplaire dans les archives de la Tour, un autre dans celles de l'échiquier, et un troisième dans celles de l'amirauté, comme un dépôt, dit-il, des preuves les plus authentiques et les plus convaincantes du droit particulier de l'Angleterre sur l'Océan britannique.

§. 5. La célébrité des auteurs qui prirent part à cette querelle la rendit imposante. Bientôt Selden eut pour partisans de son opinion, Paul Sarpi, Puffendorf, Wolfius et Heineccius. Cette guerre de plume a dû cependant faire place à la fin à celle des armes. Selden, que Grotius appela depuis *Thalassocraticus*, c'est-

de Sussex, le 16 décembre 1584, et mourut à Londres le 30 novembre 1654.

(1) Moreri s'est étrangement trompé, en disant, dans son dictionnaire, que Grotius n'a composé son traité de *Mare liberum*, que pour réfuter le *Mare clausum* de Selden. C'est précisément le contraire, comme il résulte de l'antériorité de l'ouvrage de Grotius, où il n'est nullement parlé de celui de Selden, tandis que celui-ci attaque directement Grotius dans le sien.

à-dire, *le Dominateur de la mer*, soutient que l'empire de la mer britannique appartient à la couronne d'Angleterre; et cela, par des argumens tirés de l'Écriture-Sainte, de l'histoire des nations les plus illustres qui eurent l'empire de la mer, des parties même de la mer déjà occupées de fait, de la prescription, des lois communes de l'Angleterre, de ses anciens titres, des traités, de ce que les autres puissances avaient reconnu ce domaine, de sa possession, de sa disposition non interrompue, et finalement de l'exemple des autres gouvernemens.

§. 6. Ces argumens sont contenus en deux livres. Dans le premier, il prétend démontrer que la mer, par le droit de la nature et des gens, n'est pas commune à tous les hommes, mais qu'elle est susceptible de devenir domaine privé et propriété : dans le second, que le roi d'Angleterre est maître absolu de l'Océan britannique, et que par conséquent les Anglais ont sur cette mer la propriété exclusive de la pêche (1).

---

(1) Selden, comme je l'ai dit plus haut, se forma des partisans de son opinion; ils publièrent les ouvrages suivans : Coringii, *Dissertatio de imperio maris;* une autre dissertation du même, ou, suivant d'autres, de Jean Werlhosius, *de Maritimis commerciis ; Conr. Sam.* Schurzfleischii, *Dissert.*

§. 7. Ces deux célèbres publicistes, entraînés par les intérêts respectifs de leur patrie, et en même temps par la gloire de s'ériger en chefs de factions littéraires, embrouillèrent tellement la matière par leurs opinions passionnées, qu'au lieu de décider la question et de l'éclaircir, ils l'enveloppèrent de la plus profonde obscurité à force d'inutile érudition et de raisonnemens équivoques. La postérité a dû juger que Grotius soutint mal une excellente cause, et que Selden en défendit bien une très-mauvaise.

§. 8. Isaac Pontanus, historiographe du roi de Danemarck, dans ses *Discussions Historiques*, s'opposa à quelques points de l'opinion de Selden; il examina quelle est la mer libre et la non libre; quelle est l'ouverte ou la fermée; et comment on doit la considérer sous ces différens points de vue; mais il ne décida rien sur le point principal de la question.

Maris servitus; Joannis Strauchii, *Dissert. de imperio maris*; Christ. Roehrensee, *de Jure circa aquas majestatico*; Thomæ Rivii, *Historia navalis media*. Seraph. de Fretas, portugais, suivit les traces de Selden; il publia contre Grotius un ouvrage intitulé : *de Justo imperio Lusitanorum Asiatico adversus Grotii Mare liberum*.

§. 9. Jules Pacius, chevalier de Saint-Marc, philosophe et célèbre jurisconsulte vicentin, a écrit sur la liberté de la mer Adriatique lors du différend entre le roi d'Espagne et la république de Venise. Après avoir posé quelques principes généraux, il réduit la question à trois points: 1°. le domaine et la jurisdiction de la mer Adriatique appartient-il à la république de Venise? 2°. En vertu de quel droit lui appartiennent-il? 3°. Quels sont les effets de cette souveraineté? Il résout le premier, comme on s'y attendait bien, en faveur des Vénitiens, en s'appuyant des autorités des docteurs; le second, en disant que ce domaine est fondé sur la possession jointe à la prescription; il explique les effets de la souveraineté, en soutenant qu'ils consistent dans la jurisdiction, dans l'imposition des taxes, dans la défense de naviguer, dans la protection des sujets et dans l'éloignement des pirates. Il répond aux objections que l'on fit au nom du roi catholique et au discours d'un anonyme, sur la liberté de la mer Adriatique, mais non pas de manière à pouvoir se flatter de rester sans réplique (1).

(1) Les auteurs qui écrivirent en faveur de la République de Venise, furent Cornélius Frangipan,

§. 10. Jacques Godefroi, voulant commenter la loi neuvième du Digeste, titre *Ad legem Rhodiam de jactu*, s'engage dans quelques considérations sur la souveraineté de l'empire de la mer. Son but principal est de discuter la réponse de l'empereur Antonin contenue dans ladite loi; mais il ne décide pas la question, qu'il ne traite qu'en passant et académiquement.

---

auteur d'un ouvrage intitulé : *Allegazion in jure per la vittoria navale contro Federico I, imperatore ex atto del Papa Alessandro III, per il dominio della Republica Veneta del suo golfo, contra alcune scritture de' Napoletani;* François de Ingenuis, auteur d'une épître avec le titre *de Jurisdictione reipublicæ Venetæ in mare Adriaticum, scripta ad Liberium Vincentium batavum, contra Jo. Baptistam Valenzolam hispanum et Laurentium Motinum romanum*, à laquelle on répliqua par l'ouvrage suivant, Joh. Augustini de Berger, *Succincta commentatio de imperio maris Adriatici, Cæsari, qua regi Dalmatarum ac Principi Istriæ, ut et regi Neapoleos atque Siciliæ proprio.* Sarpi, de son côté, publia deux ouvrages de la plus grande hardiesse, mais peu fondés en raison, dont voici les titres : *Dominio del mare Adriatico e sue ragioni per il jus belli della serenissima Repub. di Venezia, del P. F. Paolo Sarpi dell' ordine de' Servi', Teologo;* l'autre, *Dominio del mar Adriatico della seren. Repub. di Venezia, descritto da F. Paolo Sarpi.*

§. 11. La mer Baltique donna lieu à des contestations de même nature entre les puissances du Nord. Le roi de Pologne, en 1637, voulut assujétir les habitans de Dantzick à une nouvelle imposition; il établit à cet effet un percepteur et des vaisseaux. Le roi de Danemarck qui se crut lésé dans ses droits, prit les navires qui furent ensuite restitués, mais à condition qu'il ne serait porté aucune atteinte à sa souveraineté, et à la prérogative de son royaume. La Pologne ne voulut pas abandonner son entreprise; elle fit tous ses efforts pour parvenir à lever un nouvel impôt maritime. Cette prétention donna lieu à la question de savoir, si cela pouvait se faire légitimement. Un anonyme polonais soutint l'affirmative dans son discours adressé à un de ses amis. Un anonyme danois prétendit le contraire dans un petit livre intitulé : *Mare Balticum.* Un autre Polonais, peut-être le même anonyme dont je viens de parler, publia l'*Anti-Mare Balticum.* Chacun de son côté fit des efforts pour défendre les droits de son souverain. Quoique les argumens de l'écrivain danois semblent plus solides que ceux des Polonais, ils sont cependant les uns et les autres susceptibles de réfutation.

§. 12. L'empereur Ferdinand II, en donnant

au duc de Wallenstein le duché de Mégalopole, lui conféra aussi le titre de général de la mer Baltique et de l'Océan. Le roi de Danemarck s'en plaignit en 1628; le roi de Suède allant plus loin soutint que la protection de cette mer appartenait à lui seul. Telle fut la cause de la guerre germanique de Gustave Adolphe. Il la déclara à l'empereur pour le forcer à supprimer ce titre de général de la mer, qu'il croyait lui être préjudiciable. Balthazar Henkel soutint la justice de ces hostilités dans un ouvrage intitulé : *de Belli prætextione Gustavi Adolphi.* L'auteur y justifie la guerre déclarée par le roi de Suède, et examine cette affaire dans les principes, sans rien oublier de ce qui peut favoriser son opinion. Si un pareil différend était jugé sur les pièces produites, la décision ne pourrait être qu'en faveur de la Suède, car les argumens allégués par ses défenseurs sont très-convaincans et détruisent pleinement les raisons présentées par ceux de l'empereur.

§. 13. Bynkershoeck nous a laissé une très-savante dissertation sur l'empire de la mer. Elle est divisée en neuf chapitres, et est digne de la réputation de l'auteur. Il y soutient cependant une opinion singulière, et défend en même tems et la liberté et la souveraineté de la mer. Il veut

qu'elle puisse être assujétie au domaine: mais il prétend qu'il n'y a aujourd'hui de mer soumise à aucune puissance, si la terre qui l'entoure ne lui appartient pas. Il paraît que Bynkershoek avait emprunté cette opinion de George-Paul Roetembec qui la publia avant lui, dans un ouvrage qui a pour titre : *Disputatio, an mare dominii, sive imperii sit capax.*

§. 14. Théodore Granswinchel écrivit en faveur de la liberté des mers contre Pierre Baptiste Burgo, qui soutint, par de faibles raisons et des principes bizarres, la souveraineté de la mer Ligurienne en faveur de Gênes, dans un ouvrage intitulé : *de Dominio Sereniss. Genuens. Reipublicæ in mari Ligustico libri duo.* L'auteur cité y répondit par l'ouvrage suivant : *Vindiciæ adversus Petrum-Baptistam Burgum Ligustici maris dominii assertorem*, et publia encore, peu de temps après, un second ouvrage intitulé : *Vindicatio maris liberi adversus Guil. Welwoodum Britannici maris dominii assertorem.* Ces deux ouvrages sont écrits avec beaucoup de chaleur. Ils ont ôté aux Génois tout espoir de revendiquer l'empire supposé d'une grande partie de la Méditerranée, et aux Anglais celle de l'Océan, qu'ils s'attribuaient vainement.

§. 15. Jean Strauchius, dans une dissertation intitulée : *de Imperio maris*, a prétendu démontrer, dans le premier chapitre, que la nature de la mer ne répugne point à la propriété ; et dans le second chapitre, qu'elle est même moralement susceptible d'un parfait domaine. Dans le troisième, il décrit l'empire que les Romains s'étaient attribué sur la mer; et dans le quatrième, la manière d'acquérir cet empire, en imitant la division du monde, faite par Noë, c'est-à-dire, d'après la possession du premier occupant, l'accession et la prescription. Il s'occupe, dans le chapitre cinquième, d'indiquer les moyens de conserver cette souveraineté, tels que les armées navales et les tribunaux. Le chapitre sixième est destiné à traiter des actes impératifs, comme l'abaissement du pavillon en forme d'obéissance, de la part des navires étrangers, des impositions, des angaries, du droit d'ancrage dans les ports. Il poursuit le même sujet dans le chapitre septième, où il traite de l'imposition des droits et des gabelles. Il range, dans le chapitre huitième, parmi les effets de la souveraineté de la mer, le pouvoir d'interdire le passage aux navires étrangers, et dans le chapitre neuvième, le droit de punir les crimes, de poursuivre les

pirates, et de saisir les marchandises de contrebande. Cet auteur termine sa dissertation, qu'il avait aveuglement calquée sur la doctrine de Selden, sans s'apercevoir que les susdits droits appartenans à toutes les puissances de l'univers sur leurs mers territoriales respectives, quoiqu'universellement reconnues pour légitimes, ne sont pas suffisans pour établir le domaine et la propriété de la pleine mer. Aussi on peut dire qu'il se fatigue en vain à décider ce qui n'était pas en question. George-Jacques Leicherri, son contemporain, a fait un ouvrage également inutile, avec le titre de *Commentarius de jure maritimo.*

§. 16. L'abbé Galiani, napolitain, est le dernier des publicistes qui ait traité cette matière, et il est le premier, si je ne me trompe, qui ait suivi les principes du droit naturel que j'ai précédemment indiqués dans les articles I et II, en tirant de ces mêmes principes une conséquence qui devrait être généralement adoptée.

§. 17. Ce célèbre auteur, dans son ouvrage intitulé : *Dei Doveri de' principi neutrali*, liv. 1, chap. 10, §. 1, suppose cinq différences essentielles entre les voyages qu'on entreprend par terre, et ceux qu'on fait sur mer. Raison-

nant sur ces mêmes différences, il en conclut avec une grande évidence, que les nations ont pu occuper et posséder en propre les diverses régions de la terre, puisqu'elles ont pu s'en assurer la possession, en gardant les gorges des montagnes, et les gués des rivières: le reste du pays étant naturellement défendu par les rochers, les vallées, les fleuves, les forêts, les marais, les bords de la mer et les déserts. Mais la pleine mer ne pouvant être ni entourée, ni exactement défendue, puisqu'on ne peut établir aucun ouvrage solide sur cet élément, il reste impossible de la garder, et par conséquent elle devient naturellement incapable d'occupation. Il paraît donc, par la raison contraire, que lorsque tous les rivages d'une mer appartiennent à une seule nation, et qu'ils circonscrivent un espace d'eau, soit grand ou petit, qui n'a aucune communication avec le reste de la mer, ou qui l'a par une entrée étroite, on peut posséder légalement cette partie de la mer, puisqu'on peut dire qu'elle est occupée, circonscrite et défendue. Mais quand les portions du rivage dont est entourée cette mer, ainsi circonscrite, appartiennent à des nations différentes et indépendantes les unes des autres, on comprend aisément qu'il ne peut y avoir ni

raison, ni motif, ni prétexte, pour que la nation qui possède les terres qui forment le détroit, ou pour mieux dire, l'ouverture de cette mer en refuse le passage et la navigation intérieure aux vaisseaux désarmés, parce que cette nation ne pouvant recevoir aucun dommage, aucun dégât, aucune incommodité de ce passage, elle ne peut raisonnablement refuser aux autres une jouissance qui leur est avantageuse et qui ne nuit en rien à ceux qui voudraient l'empêcher (1). Il parait aussi que le possesseur du rivage qui forme l'embouchure de ce golfe, ou mer fermée, peut exiger, avec justice, la visite des navires qui passent par le détroit, et par motif d'une sage précaution, défendre le passage des vaisseaux armés, lorsque, par leur nombre et par d'autres circonstances particulières, il y a lieu à des défiances et à de justes soupçons.

(1) *Illud certum est etiam qui mare occupaverit navigationem impedire non posse inermem et innoxiam.* Grotius, *de Jur. bel. et pac.* lib. 2, cap. 3, §. 12.

CHAPITRE III.

CHAPITRE III.

DES EFFETS DE L'EMPIRE DE LA MER.

ARTICLE PREMIER.

De la Propriété des Mers territoriales et de leurs Dépendances.

§. 1. LORSQU'UNE nation s'empare d'un pays qui n'appartient à personne, on peut croire qu'outre la propriété du sol, elle en a acquis le domaine et la souveraineté. Étant libre et indépendante, elle ne peut avoir d'autre but, dans son nouvel établissement, que d'empêcher toutes les autres nations de s'arroger le droit d'y commander ou d'y exercer quelqu'acte de souveraineté. Tout l'espace sur lequel cette nation étend son empire, formera donc le territoire soumis à sa juridiction.

§. 2. Une nation quelconque, qui occupe

une partie de la mer adjacente, en aura la souveraineté en même temps que le domaine; elle y jouira des mêmes droits qui lui appartiennent sur la terre, et que la loi de l'état lui accorde (1).

§. 3. Il suit de ce principe fondamental, que l'empire de la mer, conformément au système que j'ai établi dans le chapitre précédent, ne doit pas être regardé comme une vaine propriété jurisdictionnelle, ou comme un simple titre honorifique, suivant l'expression exagérée de Grotius (2); mais qu'il a les effets réels de toute autre propriété; qu'il ne diffère en rien de celui du territoire; et que cet empire procure, en conséquence, le droit de vendre, d'échanger, de céder, de donner à sa volonté

(1) Quoniam partes maris occupati ad territorium illius gentis pertinent, quæ eas occupavit, quale jus Rector civitatis in suo territoria habet, tale etiam ipsi competit in partibus maris occupatis; et per consequens qui in iis versantur, iisdem legibus subsunt, quam qui in terris habitant aut commorantur, etiam peregrini admissi. Wolfius, *Jus. nat. et gent.* cap. 5. *Voy.* Grot. *de Jur. bel. ac. pac.* lib. 2, cap. 3, §. 8 et 13.

(2) Grotius *de Jur. bell. ac pac.* lib. 2. cap. 3. n. 13.

la portion possédée, et d'en disposer entièrement (1). Bien entendu que le possesseur ne transfère pas plus de droit qu'il n'en a lui-même, c'est-à-dire, que ceux qui acquerront de lui une telle mer, ne conserveront leur propriété qu'autant qu'ils conserveront la possession (2).

§. 4. L'occupation d'un espace de mer procure pareillement celle des rivages, des ports et des îles adjacentes. Mais si différens peuples possédaient des terres sur le rivage d'un détroit ou d'un golfe, l'empire de chacun devrait alors s'étendre jusqu'à la moitié à proportion de la longueur, et de la dimension des terres qui seraient en face, à moins qu'ils ne fussent convenus de jouir ensemble et par in-

---

(1) Unum eundemque principem maris renuncio et vere dominum; simulque ei hanc potestatem tribuo, qualem optiman maximam jurisconsulti solent adscribere dominio. Itaque ut quisque rei suæ liber est moderator et arbiter, ita dominus maris poterit id ipsum vendere, permutare, donare, in solutum dare, aliisque modis ex animi sententia de eo statuere. Bynckershoek, *de Domin. mar.* cap. 4 §. *præterea.* Fervet, *de Re navali, tit. de Nautica*, n. 1 et 23. Peregrinus, *de Jure fisci.* lib. 8. *n.* 9 *et seq.*

(2) Grotius, *loc. cit*, §. 12. et ibid. Gronovius, *in Comment.*

divis, de cette étendue de mer, et de protéger, par des forces réunies, leurs droits communs contre des étrangers (1).

§. 5. Ce même principe doit s'appliquer avec encore plus de raison au domaine des baies, des détroits et des ports, comme plus susceptibles d'être occupés, et comme intéressans davantage la sûreté d'un pays. Au reste on ne comprend ici que les baies et les détroits qui ont peu d'étendue, et non de grands espaces de mer auxquels on donne souvent ce nom, comme la baie d'Hudson et le détroit de Magellan, sur la totalité desquels on ne peut prétendre d'empire et encore moins de propriété.

§. 6. Le fameux Selden, malgré l'évidence de ces principes conclut cependant son livre, sur l'empire de la mer, par cette décision hardie, que les côtes mêmes et les hâvres des états voisins situés au-delà de la mer sont les limites de l'empire maritime des Anglais au Sud et à l'Est. Mais des auteurs plus modernes et plus équitables ont abandonné ces notions surannées et extravagantes. Dans les disputes qui s'élevèrent en 1636, entre le roi d'Angleterre Char-

(1) Puffendorf, *de Jure nat. et gent.* lib. 4, ch. 5. §. 8. Selden, *Mare clausum*, lib. 2, cap. 20.

les I[er]. et les États-généraux de la Hollande, sur là pêche du hareng dans la mer Britannique, ceux-ci nièrent cet empire prétendu des Anglais, lequel, disaient-ils, ne pouvait avoir lieu que dans leurs baies, dans leurs golfes et sur leurs rivages. Le célèbre philosophe et historien anglais David Hume, en convient avec eux : « Il faut, dit-il, avouer que les lois des nations ne garantissent pas une prétention plus étendue (1) ».

(1) David Hume, *History of Great Britain*. vol. 1, pag. 213.

ARTICLE II.

Des Détroits maritimes et des Droits imposés à leur passage.

§. 1. Lorsque les détroits maritimes sont disposés de manière qu'ils servent de communication nécessaire à deux mers, dont la navigation est commune à toutes les nations ou à plusieurs, celle qui possède le détroit n'en peut refuser le passage aux autres, pourvu qu'on en use avec modération, et qu'il n'en puisse résulter pour elle aucun dommage. En s'opposant à ce passage sans une juste raison, elle priverait les autres nations d'un avantage qui leur est accordé par la nature, puisque ce droit de naviguer d'une mer à l'autre est un reste de la commune possession de cet élément, qui appartient aux hommes dans toute son étendue.

§. 2. Il n'y a que le soin de sa propre sûreté et de sa propre conservation qui puisse autoriser le souverain d'un détroit à faire usage de certaines précautions particulières, ou à exiger l'observance de quelques formalités autorisées

par l'usage des différentes nations. Il pourra, par ce motif, imposer des droits modiques au passage des navires, soit à raison de l'incommodité qu'ils occasionnent en obligeant le propriétaire à faire garder son territoire, soit à raison de la sûreté qu'il leur procure en les protégeant contre l'ennemi, en éloignant les pirates, et en se chargeant d'entretenir des fanaux, des pilotes et des signaux nécessaires à leur sûreté.

§. 3. L'exode et les prophéties d'Isaïe font mention de ces fanaux ou signaux établis pour la sûreté et la commodité de la navigation, en adressant des louanges à Dieu comme à l'auteur de ce bienfait et de tant d'autres dont les hommes jouissent (1). Cet usage, selon Apulée, est très-ancien. Il le croit mis en pratique par les Arabes et par d'autres peuples de l'Asie, dans le temps de la guerre d'Alexandre-le-Grand (2). Ce même usage eut lieu chez les Romains, selon le témoignage de Tite-Live, et de plusieurs autres historiens (3). Ce fut à

(1) Exode, ch. 13, v. 21, et chap. dern. Isaïe, ch. 4, v. 5.

(2) *Apulejus de Mund.* Quint. Curt., lib. 5.

(3) Tite-Live, lib. 2 et 8, déc. 3. *Comment. Cæsar*, lib. 2 et 3. — Veget. *de Re milit.* lib. 3, cap. 5.

l'aide de ces signaux que Bélisaire, général des armées de l'empereur Justinien, défit en Afrique les Vandales (1). Grotius les cite pour exemple de la différence qu'il y a entre les défenses faites par les puissances maîtresses de la mer pour l'intérêt des autres, et celles faites par les mêmes puissances pour leur seul intérêt personnel (2). C'est d'après l'utilité de ces établissemens que Balde soutient que les redevances maritimes sont aussi justement imposées que les péages sur terre au passage des fleuves, des ponts,

(1) Aimonius Monachus, *de Gestis francor.* lib. 2, cap. 6.

(2) Quare nec contra jus naturæ, aut gentium faciet, qui recepto in se onere tuendæ navigationis, juvandæ que per ignes nocturnos, et brevium signa, vectigal œquum imposuerit navigantibus, quale fuit Romanum vectigal Erythræum ob sumptus exercitus maritimi adversus pyraticas excursiones, et quod in ponto Bizantini exigebant ΣΙΑΓΙΟΓΙΟΣ et quod jam olim Athenienses occupata Chrysopoli exegerant in ponto eodem, memorante utrumque Polybio : et quod in Hellesponto olim Athenienses eosdem exegisse ostendit Demosthenes in Leptinen : suo autem tempore Romanos imperatores in arcana historia memorat Procopius. Grotius, *de Jure belli ac pacis.* lib. 2, cap. 3, §. 14.

des chemins et dans les autres cas de la même espèce (1).

§. 4. Quelques puissances modernes ont établi des droits de ce genre (2). Le Danemarck, entr'autres, a imposé un droit au passage d'Elsenor, ou Elsingœr, sur tous les navires qui entrent dans la mer Baltique, ou qui en sortent, par le détroit du Sund (3), entre la Zé-

(1) Vectiglia maritima sunt æquissima, quoniam ad tuitionem maris, et veram in eo securitatem præstandam constituta reperiuntur, quæ sane ingentem sumptuum molem exigit: quorum sublevamen quia porrigant illi qui securitate fruuntur quis negare ausit? Baldus, *Tit. de rer. div.* col. 2. *Vers. Nunquid. vid. de afflict. ad cap.* 88. *V. vectigal*, n. 101, et Cacheran. *Decis Pedemont, decis.* 154 *per tot.*

(2) Les ducs de Savoie, en qualité de comtes de Nice, percevaient un droit qu'on appelait de villefranche, pour tous les bâtimens qui passaient devant ce port à la distance de dix-huit milles. Les princes de Monaco avaient imposé un pareil droit.

(3) Le Sund est un fameux détroit entre l'île de Zélande, qui fait partie du Danemarck, et la terre ferme de Schonen, qui appartient à la Suède. Du côté du Danemarck, est la ville d'Elseneur avec la forteresse de Cronembourg, près de laquelle il y a une assez bonne rade. Du côté de la Suède, est la

lande et la Scanie, à raison du port des navires et des marchandises dont ils sont chargés. Les Danois, à qui appartenait autrefois cette dernière province, et qui par conséquent étaient maîtres des deux rives, ont su, quoique ils aient perdu la Scanie, se maintenir dans la possession du péage, qui est une branche considérable de revenus.

---

ville d'Helsinbourg, avec un château ruiné. C'est entre ces deux villes que passent et repassent les vaisseaux qui trafiquent dans la Baltique; et c'est aussi le seul passage qui donne entrée à cette mer. En effet, quoique le grand et le petit Belt soient aussi des passages qui conduisent à la Baltique, ils ne sont cependant jamais fréquentés. Le petit Belt n'est pas assez profond, et le grand se trouve rempli de rochers et d'écueils cachés à fleur d'eau, de manière que les vaisseaux y courent de grands risques; au lieu que le Sund est extrêmement profond, quoiqu'il n'ait qu'un demi-mille de longueur près de Connembourg, et qu'on distingue parfaitement les objets d'un rivage à l'autre. On a eu grand soin de garnir de fanaux tous les endroits de la côte qui pourraient être périlleux. D'autres fanaux, où l'on allume des feux, servent de guide aux vaisseaux dans les nuits obscures et orageuses. Enfin on a pris toutes les précautions, pour rendre ce passage le moins dangereux qu'il est possible.

§. 5. L'origine de ce droit est en partie fondée sur la convention faite entre les premiers navigateurs qui passèrent le détroit, et entre les souverains du Danemarck qui se chargèrent d'établir, dans le Categut, des fanaux et d'autres signaux, pour servir de guides aux navires, afin de les garantir de tout accident, et cela, moyennant une redevance qu'ils s'obligèrent de payer pour chaque navire. Dans la suite des temps, il fut imposé de nouveaux droits et de nouvelles taxes sur d'autres marchandises; et ces droits furent ratifiés et reconnus légitimes par les traités que conclurent ensuite les autres puissances.

§. 6. En 1450, le roi d'Angleterre, Henri VI, fit un traité avec Christian, roi de Danemarck. Lequel fut ensuite confirmé par un second entre Henri VII et le roi Jean, conclu en 1490; les deux nations s'accordèrent réciproquement alors une entière liberté de commerce par terre et par mer dans leurs états respectifs, en payant les droits accoutumés, à l'exception de ceux d'ensablement et de naufrage. Ceux qui voulaient entrer dans la Baltique, s'obligeaient à payer les droits du Sund, et à passer toujours par ce détroit et non par les deux Beltz, excepté le cas où le gros temps les y forcerait;

alors en constatant la vérité du fait par l'affirmation assermentée du capitaine ou de deux matelots, ils devaient acquitter un droit égal à la douane de Nyborg. Les Anglais firent un troisième traité avec les Danois, en 1670, par suite duquel ils ont été mis dans ce royaume au nombre des nations les plus favorisées, en ce qui concerne les droits du Sund.

§. 7. En 1533, pendant l'interrègne de la reine gouvernante des Pays-Bas, il fut fait un premier traité entre la Hollande et le Danemarck, relativement aux droits de ce même passage. Dans la paix de Spire conclue en 1543, entre l'empereur Charles V et le roi Christian III, celui-ci s'engagea à n'exiger, pour droits de passage du Sund, des Hollandais, des Flamands, et des habitans des Pays-Bas, qu'une *Rose-Noble* pour chaque navire.

§. 8. En 1645, les droits du Sund furent réglés d'une manière fixe, et il s'est conclu, dans la même année, relativement à cet objet, un traité à Christianopole, petite ville de Suède, appartenant alors au Danemarck, entre cette puissance et les États-généraux des Provinces-Unies. A ce même traité fut joint un tarif des droits que devaient payer les navires et les marchandises, à leur passage par le Sund, soit

pour entrer dans la Baltique, soit pour en sortir. Ce traité et ce tarif ont servi de base aux autres stipulations de même nature conclues ensuite avec l'Angleterre et avec la France en 1770. Ce tarif est aujourd'hui le seul en usage dans les douanes du Sund, pour les navires et les marchandises de toutes les nations.

§. 9. C'est en 1663 que fut conclu le premier traité entre la France et le Danemarck, relativement aux droits du Sund. Il fut renouvellé en 1742; depuis cette époque les Français furent regardés comme une des nations les plus favorisées dans le passage de ce détroit. Ce titre de nation favorisée est d'un si mince avantage pour celle qui en est décorée, qu'il n'excite pas la jalousie de celles qui ne sont pas de ce nombre. Il consiste en ce que ces dernières paient pour droit de marchandises non comprises dans le tarif, un et un quart pour cent, au lieu d'un pour cent que paient les nations favorisées; et il n'y a au nombre de celles-ci que les Anglais, les Hollandais, les Français, les Suédois, les Espagnols, les Portugais, les Russes, les Napolitains et la ville d'Hambourg sur l'Elbe.

ARTICLE III.

Des Ports, des Baies et des Golfes.

§. 1. L'USAGE des mers pour la navigation a rendu également nécessaire l'usage des ports; cet usage est public, comme procédant du droit des gens : tout navire peut, par ce motif, s'en approcher et y jeter l'ancre, pourvu qu'il soit muni des expéditions nécessaires pour constater qu'il appartient à une nation amie. Mais par l'effet de l'empire de la mer territoriale, tout port doit être regardé comme appartenant à l'état dans lequel il est situé ; il est conséquemment sujet à la puissance qui y domine (1).

§. 2. Toutes les fois qu'un navire aborde dans un port, le capitaine est tenu de se conformer aux usages et aux réglemens qui y sont établis, de se ranger et de prendre place dans

(1) *Instit.* §. 2. *de rer. divis.* L. 4, §. 1. ff. *de rer. div.* et lib. 2. *Fewd. cap. un. quæ sint regal.*—Richeri, *in Cod.* lib. 2, tit. 1, defin. 2. — Loccenius, *de Jure marit.* lib. 1, cap. 8, §. 2, 3 et 4.

les endroits accoutumés, où sont rangés les autres bâtimens de sa qualité et capacité, et aux distances prescrites, d'observer les avis qu'il reçoit des préposés à cet effet, et finalement de payer les droits, les charges et les gabelles qui y sont imposés (1).

§. 3. Ces obligations relatives aux ports sont également applicables aux baies et aux golfes, attendu qu'ils font aussi partie de la souveraineté du gouvernement dans la domination et le territoire duquel ils se trouvent placés, et qui les tient également sous sa sauve-garde; en conséquence, l'asile accordé dans une baie ou dans un golfe, n'est pas moins inviolable que celui d'un port; et tout attentat commis dans l'un comme dans l'autre, doit être regardé comme une violation manifeste du droit des gens (2).

---

(1) L. 1. *Cod. de lit. et itiner. cust. Consolato del mare.* cap. 199, 200 et 224. — Cujac, *ad tit. Cod. de vectigal et com.* — Loccenius, *de Jure marit.* lib. 1, cap. 8, §. 4, 5 et *seq.*

(2) Hubner, *de la Saisie des Bâtimens neutres*, tom. 1, ch. 8, §. 10. — Valin, *Comment. à l'Ordonn. de France*, tit. *des Rades*, art. 1.

ARTICLE IV.

Des autres Droits maritimes et du Droit d'Ancrage.

§. 1. Les puissances maritimes ont aussi le droit d'imposer des contributions et des impôts sur la mer territoriale, lorsqu'elles les jugent nécessaires pour soutenir les charges et toutes les autres dépenses qu'exigent la sûreté publique ou la commodité de la navigation. C'est pourquoi, quand on se charge de rendre la navigation assurée, et d'aider les voyageurs sur mer, en tenant des feux allumés la nuit, en mettant des *balises* pour marquer les bancs de sable, en entretenant une compagnie de pilotes côtiers, on peut sans agir contre le droit naturel ni contre le droit des gens, lever sur les vaisseaux un péage raisonnable, tel qu'était celui que les Romains exigeaient autrefois dans la mer Rouge, pour se dédommager des frais d'une armée navale qu'ils y entretenaient contre les pirates (1). Les Byzantins se faisaient

(1) Pline, *Hist. nat.*, lib. 6, cap. 22, parle d'un certain Annius Plocamus, qui avait affermé le péage

payer

payer quelque chose par les vaisseaux qui entraient dans le Pont-Euxin (1) comme les Athéniens (2) l'avaient pratiqué autrefois sur la même mer, lorsqu'ils se furent rendus maîtres de Chrysopolis, vis-à-vis Byzance : ils levaient aussi un tribut dans l'Hellespont (3); les Romains en usèrent de même du temps de Procope (4), et c'est ce que pratiquent aujourd'hui plusieurs puissances de l'Europe (5).

---

de la mer Rouge. *Id accidit*, dit-il, *hoc modo* : *Annit Plocamii, qui maris Rubri vectigal a fisco redemerat, libertus circa Arabiam navigans ec.* Et dans le chap. suivant, où il traite de la navigation dans les Indes, il dit qu'à cause des pirates, on embarquait des compagnies d'archers sur les vaisseaux qui partaient tous les ans. *Donec compendia invenit mercator lucroque India admota est. Quippe omnibus annis navigatur, sagittariorum cohortibus impositis : et enim piratæ maxime infestant.*

(1) *Hérodien*, lib. 3, cap. 1, n. 11. — *Procop.* cap. 25.

(2) *Polybe*, lib. 4, cap. 44.

(3) Xenophon, *in Hist. græc.* lib. 4, cap. 8, §. 27 et 31.

(4) Procop., *in Arcana hist.*, cap. 25.

(5) Cacheranus, *décis.* — Pedemont, *decis.* 155, n. 3. — Zuarius, *de Usu maris*, cons. 1. — Stypman,

§. 2. C'est de là qu'à pris naissance le droit d'ancrage, la faculté d'user des angaries, et de procéder à la retenue des navires ancrés dans les ports et dans les plages.

§. 3. L'ancrage est un droit qui se perçoit sur tout navire étranger qui veut jeter ses ancres dans la mer, pour rester ferme et séjourner dans un port ou dans une plage. La justice exige néanmoins, et c'est un usage généralement reçu, que lorsqu'un navire sorti du port où il a payé le droit d'ancrage, est forcé d'y rentrer par quelque accident, sans avoir approché d'aucun autre lieu, il ne soit plus tenu du paiement de ce droit (1). Par la même raison, tou-

---

Jus marit. hanseat, part. 1, cap. 5. — Loccennius, *de Jure marit.* lib. 1, cap. 4, n. 6. — Casaregis, *de Commercio*, disc. 136. — Heineccius, *in Prælect. academ. ad Grot.* lib. 2, §. 14, s'explique à ce sujet dans les termes suivans : *Primus effectus est jus imponendi vectigalia : cujus juris æquitatem Grotius suo more probat ex eo, quod dentur in compensationem impensarum, in defensionem navigantium factarum a republica, ex moribus et consensu gentium. Ostendit enim et Romanos et Byzantinos, et Athenienses exegisse a navigantibus vectigalia.*

(1) L. 15. ff. *de publ. et vectig.* Targa, *Ponderaz.*

tes les fois qu'un navire entre dans quelque port, ou par relâche forcée, ou en passant, il n'est pas tenu du paiement des droits établis, excepté seulement ceux d'ancrage qu'il acquitte, quoiqu'il ne débarque aucune marchandise, et qu'il ne fasse aucun marché (1).

---

marittime, cap. 72. — Casaregis, *de com. et merc.* disc. 10.

(1) L. ult. §. 8. ff. *de Publ. et vect.* — Loccennius, *de Jure mar.* lib. 1, cap. 8 et 9. — Casaregis, *de Comm. disc. cit.*

ARTICLE V.

Des Angaries.

§. 1. ON appelle angaries (1), (et elles sont du nombre des prérogatives de la puissance suprême), les prestations et les obligations qu'impose une puissance aux navires stationnés dans

(1) *Angarie* est un mot qui tire son origine de l'ancienne langue des Perses, comme le remarque Hérodote, lib. 8, Hesychius et Suidas, et d'après eux Brisson, lib. 1, *de Regio person. principatu.* Depuis que les Perses se furent rendus maîtres de l'Orient, ce mot, dit Grotius, dans son *Commentaire sur le chap. V de St.-Mathieu*, passa aux Hébreux, et de ceux-ci aux Grecs. Chez les anciens Grecs, αγγαρία était la même chose que ακλία, et signifiait le service ou la main-d'œuvre qu'on exigeait de quelqu'un malgré lui. Chez les Grecs plus modernes, ἀγγαρεία se prenait pour le passage même et l'action de voiturer par un chemin public. Les commentateurs ont entendu dans ce sens les expressions *angariarum* et *angariari* de la loi 4, §. 1. ff. *de Privileg. veteranor.*, et de la loi 7, *Cod. de Fabricensib.*; ce que l'on exprime aussi quelquefois par ce mot *servire naves*. On

ses ports et dans ses plages, de transporter pour lui, dans le temps de quelque expédition, des soldats, des armes et d'autres munitions de guerre, moyennant salaire (1).

§. 2. Ce droit d'Angarie est un droit régalien dont jouissent les puissances souveraines dans le cas de nécessité ou d'utilité publique. Quoique ce droit soit une charge en vertu de laquelle les vaisseaux étrangers sont obligés de servir, néanmois elle ne détruit point la liberté du commerce et de la navigation, puisqu'elle n'est que momentanée, et qu'elle n'a

---

en trouve un exemple dans cette ancienne inscription rapportée par Gruter, p. 642, n. 2 :

Sub. L. Aruntio. Stella
Navis. Harenaria. Quæ
Servit. in Æmilianis
Redemptore
Lelio. Mucio. Felice.

(1) Vinnius, ad Peckium, *tit. Cod. de Navib. non excus.* Stymanus, *ad Jus marit. hans.* part. 5, cap. 1, n. 32. — Loocenius, *de Jur. mar.*, lib. 1, cap. 5, §. 3. *Cod.* lib. 2. — Feudor, *tit. quæ sint Regaliæ.* — Targa, *Ponderaz. marit.*, cap. 73, qui donne l'origine la plus extraordinaire aux *Angaries* dans le §. 1.

lieu que lorsque la nécessité ou l'utilité publique l'exige; mais comme elle y porte quelque atteinte, du moins pour un temps, on peut se mettre à l'abri de cette prestation, en stipulant qu'on n'y sera point sujet. Telle a été la convention stipulée dans l'article 18 du traité de 1753, entre le roi de Naples et la Hollande, et de l'art. 24 du traité de 1787, entre la France et la Russie.

§. 3. Aucun navire ne peut être dispensé, sous prétexte de dignité et privilége personnel, de l'obligation des angaries: tous les bâtimens étrangers, sujets des autres puissances, en sont tenus, quand même ils auraient promis de transporter ailleurs, dans un temps fixe, les marchandises de leur chargement; ils n'ont que le droit de se pourvoir en indemnité (2).

(1) Angariarum onus etiam exteros afficit, *ait Stypmannus*, quod quotiadana confirmat praxis, cum hac tamen lege, ut sui laboris et officii digna capiant præmia emolumenta que. Locennius, *loc. cit.* §. 5, n. 23. *V.* Leg. 4, §. 1. ff. *de Veteran.* L. 18. §. 24. L. *ult.* §. 22 et 23. ff. *de Mun. et honor.* L. 1 et 2. *Cod. de Navib. non excus. et L. un. Cod. de Naut. Tyber.* — Sixtin. *de Regal.* lib. 2, cap. 23, n. 22. — Selden, *Mare claus.* lib. 2, cap. 20. — Stypman. *ad Jus mar.*, part. 5, cap. 1, n. 23.

§. 4. Toutes les fois que le capitaine d'un navire étranger, qui se trouve en pareille circonstance, cherche à s'échapper pour se soustraire à cette obligation, et à retarder par malice le transport au lieu de la destination, ou que, de quelque manière que ce soit, il fait naître des difficultés qui préjudicient au bon succès de l'expédition, il est sujet à la confiscation du navire, et tant lui que son équipage encourent des peines proportionnées à leur infidélité (1).

§. 5. Si le capitaine, au lieu de faire route pour le lieu de la destination, aborde ailleurs avec son vaisseau, et y vend le chargement de provisions et attirails de guerre, il est d'usage de le punir très-rigoureusement, et même du dernier supplice; sont pareillement exposés aux mêmes peines ceux qui ont acheté sciemment ces effets; au moins ils sont frappés d'une punition rigoureuse et extraordinaire, suivant l'exigeance des cas (2).

§. 6. S'il arrive qu'un de ces navires ou fasse

(1) L. 1. *Cod. de navib. non excus.* L. 10. *Cod. de sacros. eccles. et* Leg. ult. *Cod. de Fabricensibus.*

(2) L. 3 et 4. *Cod. quæ res vendi non poss.* L. 5, *Cod. de navicul.* — Peckius et Vinnius, *ad d. leg.* 5.

naufrage, ou soit pris par les ennemis ou par des pirates, la puissance qui l'a commandé ne sera pas obligée de réparer le dommage : ces cas étant du nombre de ceux qui sont purement fortuits (1), pourvu qu'il n'y ait aucune faute de la part de celui qui a commandé le transport (2). Par la même raison, le capitaine ne peut pas être recherché s'il a perdu son chargement par naufrage ou par quelque événement de la même nature (3). D'ailleurs l'équité ne permet pas de forcer un navire à faire plus d'un voyage ou d'un transport (4).

§. 7. Il faut cependant distinguer l'angarie ordonnée à l'occasion d'une guerre, de celle exigée pour le transport des marchandises, à l'occasion d'une découverte ou de la conquête de quelque plage, ou de quelque île dans le

---

(1) Cum nemo ex facto alieno obligetur. L. 23 ff. *de Regul. juris.*

(2) *Nisi princeps ipse, vel per suos, damnum intulerit, quia proprium factum intervenit.* Sixtinus, *de Regal. loc. cit.*

(3) Loccennius, *loc. cit.* cap. 7, §. 11. — Christineus, *decis.* 66, n. 2, et *testatur ita judicatum a Senatu Brabantino.*

(4) Loccennius, *loc. cit.*

Nouveau-Monde, ou pour d'autres convois de la même nature. Il est constant que si des navires commandés pour d'autres objets qu'une expédition militaire font naufrage, ou sont pris par des ennemis, ou par des pirates, la puissance qui a ordonné leur voyage doit indemniser le propriétaire du dommage, vu qu'il n'est pas raisonnable que quelqu'un souffre d'une expédition qui n'a d'autre objet que l'utilité d'un autre (1).

(1) Sixtinus, *de Regaliis*, lib. 2, cap. 13. — Loccennius, *loc. cit.* cap. 15, §. 9.

ARTICLE VI.

De la retenue des Vaisseaux amis, ou Arrêt de Prince.

§. 1. Le droit de retenir ou d'arrêter un vaisseau ami, provient de la même source que celui d'imposer des angaries. C'est un acte par lequel une puissance non ennemie retient ou défend la sortie d'un ou de plusieurs navires ancrés dans ses ports, ou sur les plages de son domaine, pour cause de nécessité publique, et non pour cause de guerre. Cette retenue ne se fait qu'en payant aux vaisseaux employés dans cette circonstance un nolis convenable et égal à celui qu'ils pourraient gagner ailleurs; ce qui est conforme aux principes de justice et d'équité et à l'usage universel reçu en Europe. Cette arrestation diffère absolument de la prise, en ce que celle-ci a pour objet de s'approprier le navire pris, tandis que l'autre ne fait que le retenir pour l'employer à ses besoins, et le rendre ensuite, ou en payer la valeur (1).

(1) L. 18, §. 11, ff. *de Munerib. et honorib.* L. 1.

§. 2. Comme ce droit de retenir les vaisseaux amis entravait le commerce (sans répéter ici tout ce que Galiani a osé dire pour démontrer l'inconvenence et l'injustice de cet usage dans son livre *des Devoirs des Princes neutres*, livre I[er], art. dernier), il a été stipulé, pour la première fois, dans le traité du roi des Deux-Siciles avec la Hollande, de 1753, art. 18, que les navires, l'équipage et les marchandises chargées, ne pourraient plus être arrêtés en vertu d'aucun ordre général ou particulier, ni pour quelque motif, ni à quelque occasion que ce fût, même sous prétexte de conservation et de défense de l'état. Cette convention a paru si sage, qu'elle est devenue générale en peu de temps, et qu'elle a depuis été insérée dans tous les traités conclus entre les puissances de l'Europe (1).

Cod. de Navibus non excusandis, et ibi Perezius, Corvinus et Peckius. — Marquardus, *de Jure mercatorum*, cap. 5, n. 38. — *Guidon de la Mer*, chap. 7, art. 6, chap. 9, art. 6 et 13. *Ordonn. de la marine de France*, art. 1, tit. *des Lettres de Marque.* Voyez l'article précédent.

(1) Mably, *Droit public de l'Europe*, p. 301.

ARTICLE VII.

De la Jurisdiction intérieure sur la Mer territoriale.

§. 1. L'EXERCICE de la jurisdiction intérieure appartient exclusivement au propriétaire de la mer territoriale, et la puissance législative et exécutrice chargée de réparer et de prévenir les désordres, s'exerce aussi sur la mer. Les sujets de cette puissance ne sont pas les seuls qui y soient soumis. Elle s'étend sur les étrangers qui y naviguent; ils sont regardés comme des citoyens temporaires, et comme membres du même corps politique (1). C'est pour cette

(1) Tertio potestas illa (nempe jurisdictio principis) extenditur quoque in advenas, qui fixum domicilium non habent, sed vel ad tempus, vel saltem transeunt, quia dum ibi sunt intra potestatis illius terminos sunt, eaque continentur... Quidquid autem interea temporis ab ipsis agitur, id potestate quoque ejus, qui territorio præest, continentur; quia dum agunt v. 9, contrahunt, delinquunt, sub ea potestate sunt. Henr. Coccei., *ad Grotium*, *de Jure belli ac pacis*,

raison que toutes les fois que les délinquans sont des particuliers, ils subissent, de la part des tribunaux commis à cet effet, des condamnations proportionnées à leur délit (1). Mais si les coupables sont des peuples ou des sociétés nombreuses établies en corps de nation, ils sont châtiés par la force publique des armes,

---

lib. 2, cap. 18, §. 9, *et Disp. de Fund. in territ. jurisdict.*, tit. 2, n. 6. *Inter. exercitaurios.* n. 54. *Voy.* Wattel, *Droit des Gens*, liv. 2, ch. 8, §. 103. *Voy.* ci-dessus à l'art. 1, not. 1.

(1) Heineccius, *in Prælect. accadem. ad Grotium*, lib. 2, cap. 3, §. 12 *in fine* : Quemadmodum exteri, qui interritorio nostro sunt, fiunt subditi temporarii, ita qui in mari nostro navigant. Hinc nullum est dubium, quin puniri a Belgis possit qui in mari hoc australi piraticam exercuit, vel homicidium commisit, quamvis sit exterus. *Et à la fin du* §. 13 : Nos addimus et invitis vicinis imperantem mari posse leges de usu navigationis præscribere. — Stypman., *de Jure mar.*, part. 5, cap. 1, n. 19 : Sequitur potestas animadvertendi in facinorosos, quam connexam esse vult salvo conductui *Gilman*, et ex illa elicit jurisdictionem et jus cognoscendi super causis sive civilibus, sive criminalibus, si in littore inter vel illibi habitantes, aut aliter illuc accedentes oriantur, vel etiam in mari littori proximo, si simul cum littore ad certa spatia occupatum sit.

jusqu'à ce qu'ils aient donné satisfaction de leur offense, et complètement réparé les injustices qu'ils ont commises. Telle est l'origine des guerres navales contre les puissances légitimes, ainsi que contre les illégitimes, telles que les pirates, les corsaires perturbateurs du repos public, et tous ceux qui nuisent à la sûreté de la navigation et à la prospérité du commerce (1).

§. 2. En voyant exercer les droits de souveraineté jusqu'à la peine de mort par les commandans des vaisseaux armés en guerre dans les ports et les baies appartenans à une autre puissance, quelques auteurs, du nombre desquels est Hubner (2), ont prétendu qu'on de-

(1) *Authent. quæ in Provincia, Cod. ubi de crimine agi oport.*— Locennius, *de Jure marit.*, lib. 1, cap. 4 et 6, n. 4.— Stypman., *ad Jus mar.*, part. 1, cap. 6, n° 381, *ibid.* Et quia Regna non actionibus, sed armis vindicantur legiones assumendo, ubi leges deficiunt, veniendum ad arma, ubi locum invenire justitia apud adversarium nequit. Nullum enim bellum justius, quam quod pro rebus repetendis suscipitur.

(2) Hubner, *de la Saisie des Bâtimens neutres*, parlant de la prise d'un bâtiment neutre, établit, sans preuves, la théorie suivante, qui est contraire aux principes que j'ai précédemment posés : « Les

vait regarder ces vaisseaux comme territoire étranger, par la raison spécieuse que si l'endroit où se trouve le vaisseau de guerre continuait d'être le territoire du souverain du port, on ne pourrait pas exercer, en sa présence et dans son domaine, des actes aussi complets de pleine jurisdiction.

§. 3. Il est facile de résoudre cette difficulté, en réfléchissant que l'action de cette jurisdiction, de quelle manière qu'on la suppose exercée sur un vaisseau de guerre, n'est pas fondée sur le droit de territoire, mais sur la nature du commandement militaire qui s'exerce à bord, et y conserve l'intégrité et l'usage de sa force, toutes les fois que le souverain du port consent à recevoir un vaisseau de guerre comme tel. Sans cette continuation de pouvoir militaire, il serait impossible de gouverner l'équipage de ce bâtiment et de maintenir la discipline dans sa garnison. L'exercice de ce pouvoir, selon toute son étendue, dans l'intérieur du navire, est donc une

---

vaisseaux neutres, dit-il, sont sans contredit des lieux neutres. . . . . puisqu'il revient au même d'enlever des effets d'un navire neutre ou de les enlever d'un territoire neutre. » Argument qui manque de bonne logique, comme je le démontrerai dans le tome second, lorsque je parlerai des effets de la neutralité.

conséquence nécessaire de l'asile qui lui a été accordé, sans être un droit propre au commandant du vaisseau, et encore moins un droit de territoire.

§. 4. Il suit de-là que le commandement militaire reste intact par la qualité et la nature du vaisseau de guerre, mais que sous tout autre rapport, ce même navire et son équipage sont soumis à la jurisdiction du souverain du port. Mon opinion, à cet égard, est fondée sur le principe généralement adopté, qu'une armée étrangère qui passe ou qui séjourne sur le territoire d'un autre souverain est toujours soumise à la jurisdiction du souverain du pays, quoique le commandement militaire reste intact entre les mains de son chef, en vertu du consentement tacite de ce même souverain, par le principe de raison universelle, qui veut qu'un droit accordé le soit avec toutes les dépendances et les facultés sans lesquelles on ne pourrait pas l'exercer et en faire usage (1).

(1) Henric. Coccei., *Disput. de Fund. in territ. pot.* tit. 2, n. 14 *ibid.* Eadem potestas extenditur quoque ad exercitus peregrinos eorumque duces. — Knik, *de Jure territ.*, cap. 4, n. 4. — Wattel, *Droit des Gens*, lib. 2, ch. 8, §. 103. — Puffend., *de Jure nat. et gent.*, lib. 3, cap. 3, §. 10.

CHAPITRE VIII.

ARTICLE VIII.

Du Commerce et de la Pêche.

§. 1. UNE autre conséquence de l'empire de la mer territoriale, est de permettre ou de défendre le commerce, ou l'abord d'un pays aux négocians étrangers, soit en imposant des droits à l'entrée ou à la sortie des marchandises dont l'importation ou l'exportation est permise, soit en prononçant des peines contre ceux qui y introduisent ou en font sortir des marchandises prohibées (1).

(1) Heineccius, *de Nav. ob vecturam vetitarum mercium commis.*, exer. 8, §. 4 *ibid.* Interest sane Reipublicæ ne promiscue omnibus negotiandi licentia detur. Interest, ut jam Aristoteles *politic. lib.* 7, *cap.* 6. Monuit, legibus definire, quibuscum communicare cives opporteat, cum quibus non opporteat. Interest, ne exteri commerciorum obtentu cives divitiis spolient, luxu aliisque vitiis ac probris inficiant Rempublicam, seque, vel ipsos, vel hostes rebus nostris potentiores, opulentioresque efficiant. Quibus omnibus prospicere Imperantis sine dubio est officium. — Marquardus,

§. 2. On objectera peut-être contre ce principe, qu'en admettant la souveraineté de la mer relativement à la pêche, il n'est pas permis de restreindre par des lois la liberté de la navigation, puisque, comme je l'ai démontré dans le chapitre premier, elle est commune à tous les hommes et d'un usage inépuisable.

§. 3. Mais, je réponds premièrement qu'on n'admettrait pas même la liberté de la pêche, lorsqu'on n'aurait pas la faculté d'exclure les navigateurs d'un endroit déjà occupé. Je considère en second lieu que les chemins de terre sont d'un usage aussi commun et inépuisable que ceux de mer, et que néanmoins ils sont soumis aux lois de l'état, et que de plus, la saine raison reconnaît qu'ils sont libres, pré-

de Jure mercat., lib. 1, cap. 17, *de restrictione et coarctatione commerciorum, itemque jure prohibendæ transvectionis mercium*, après avoir indiqué le droit qu'ont les nations de prohiber, de restreindre ou d'augmenter l'introduction ou l'exportation des marchandises, rapporte les règlemens faits à ce sujet par les Français, les Ecossais, les Italiens, les Flamands et autres nations. *Voy.* Bodin, *de Republ.* lib. 1, cap. 6 et 7. — Loccenius, *de Jure marit.*, liv. 1, cap. 4, §. 8. — Wattel, *droit des Gens*, lib. 2, ch. 2, §. 32 et 33.

cisément parce qu'ils sont réglés par les lois des possesseurs.

§. 4. La véritable liberté civile est celle qui nous assure notre existence et nos propriétés, et nous permet de faire usage de l'une et des autres avec promptitude et de la manière qui nous plaît, dans tous les cas qui ne sont contraires, ni à la félicité publique, ni à notre bonheur particulier.

§. 5. Cette maxime une fois établie, la liberté de la navigation maritime aura pour régulateur unique les seuls usages qui s'accorderont non seulement avec l'intérêt particulier, mais encore avec l'avantage général. Ainsi, comme il a point de liberté civile toutes les fois que les lois ne sont pas rigoureusement observées, par la même raison il n'y aura pas de liberté dans la navigation, si elle n'est pas dirigée par un système sage de lois et de réglemens. En effet, les crimes triompheraient sur la mer s'ils restaient impunis, et si le caprice et la force de l'intérêt particulier y devenaient les maîtres.

§. 6. Quoique la pêche soit considérée comme un des effets de l'empire maritime, cependant le prince où la puissance propriétaire de la mer territoriale, a coutume de ne se réserver à elle seule que la grande pêche qu'on est en

usage d'exécuter en des temps marqués ou en des lieux déterminés, ou enfin sur une certaine espèce de poissons; mais elle ne défend pas celle qui se fait pour l'usage et les besoins des peuples. Elle la permet même aux nations voisines quoique non sujettes, lorque de leur côté elles laissent chez elles la même liberté (1).

§. 7. Les puissances ne sont pas dans l'usage d'ôter entièrement à leurs sujets la liberté de la pêche que la nature a donnée à tous les hommes comme un droit propre et un moyen de subsistance, ainsi que dit Sénèque (2), approuvé par Saint-Ambroise (3), dont le sentiment est, que le fisc ne doit pas s'approprier toutes les

(1) Inhumanum à quotidiana piscatura vel subditos vel vicinos in vasto mari, licet occupato, arcere. Stypm. *ad Jus mar.* cap. 4, n. 3 et seq. — Selden, *Mare clausum*, lib. 2, cap. 21. — Loccen. *de Jur. mar.* lib. 1, cap. 9, n. 2.

(2) Seneca *de Benef.* lib. 4, cap. 5, *ibid.* Animalia omnis generis alia in sicco solidoque, alia in humido innascentia, alia per sublime dimissa, ut omnis rerum naturæ pars tributum aliquod nobis conferret.

(3) D. Ambros. *Hexæmer*, lib. 5, cap. 32, *ibid.* Qui piscium jura sicut vernaculorum conditione tibi servitii subjecta commemorant.

pêches comme si c'était le produit d'un champ. C'est pourquoi l'on ne range parmi les *régales* de la suprématie que la grande pêche, et l'on ne restreint qu'en ce seul objet l'antique et naturelle liberté qu'ont les peuples maritimes de pêcher (1).

§. 8. C'est en conséquence de ce droit qu'il appartient aussi aux souverains de prescrire dans les mers de leur domination, la manière, la qualité et le temps de la pêche, comme l'ont fait différens états de l'Europe, où il est défendu de se servir de filets nuisibles à la multiplication des poissons (2). Presque toutes les nations ont à cet égard des lois spéciales pour la pêche, et particulièrement pour la défendre ou la permettre aux étrangers. Cela a donné lieu à des traités publics pour le bien des peuples, tels qu'en firent Henri VII, et Philippe, archiduc d'Autriche en 1456; c'est ainsi qu'on permit aux Anglais et aux Hollandais de pêcher dans les mers de Danemarck et de Norvège, et qu'il

---

(1) Cujac, lib. 1, observat. cap. 2. — Sixtinus, *de Regaliis*, lib. 2, cap. 18, n. 30.

(2) Voyez mon Discours, sur *les pêches maritimes*, lu à la séance publique de l'Académie de Marseille, du 25 juillet 1802.

y a eu entre le roi de France et celui d'Angleterre une convention qui fixe le lieu et le temps de la pêche. A l'égard du droit réclamé par les États-généraux et dont j'ai parlé dans le premier chapitre, article V, d'aller à la pêche sur les côtes des îles Britanniques ; il fait toujours l'objet d'une contestation entre l'Angleterre et la Hollande (1).

§. 9. La liberté de la pêche est subordonnée à celle de la navigation, par la raison que l'intérêt universel des hommes rend celle-ci nécessaire à tous, tandis que la première n'intéresse précisément que le petit nombre de ceux qui s'y sont adonnés. Voilà pourquoi depuis le temps que les lois romaines commencèrent à être en vigueur, il fut défendu, par édit du préteur d'établir en mer et sur les plages aucun ouvrage qui pût gêner ou empêcher la navigation (2).

---

(1) *Ordon. de la Marine de France*, aux titres du rivage, des parcs et des madragues. — Valin, dans ses *Commentaires*. — Selden, *Mare clausum*, lib. 2, cap. 21. — Stypman. *ad Jus marit.' hans*, cap. 11, n. 11. — Sixtinus, *de Regaliis*, lib. 2, cap. 18. — Rousset, *Intérêts des Princes*, tom. 1, pag. 332.

(2) L. 6, §. 17, ff. *de fluminib.* L. 3, *Ne quid in loco publ.*

§. 10. L'usage universel à ce sujet est absolument conforme aux lois romaines. Tous les pêcheurs sur mer sont obligés de prévenir les embarras que peuvent causer les filets, les madragues, ou autres travaux, à la course des navires, sous peine d'être condamnés à la réparation des dommages (1).

---

(1) *L.* un. *in princ.* et §. 3 et 7. ff. *Ut in flum. pub. navig. lic.* Leg. 24, ff. *de Damno infecto.* — *Capitulos del Rey D. Pedro de Aragon,* 22 nov. 1340, §. 24. *Ordon. de la Marine de France,* art. 2, tit. *du Rivage,* art. 11, 12 et 13; tit. *des Parcs,* art. 3, 4 et 8; tit. *des Madragues* et *ibid.* — Valin. Straca, *de Navigat.* n. 10. — Cæpolla, *de Servit. rustic. præd.* cap. 27. — Stypman. *ad Jus. mar.* cap. 5, n. 31. — Targa, *Pouder. marit.* cap. 4, n. 11.

CHAPITRE IV.

DE L'ORIGINE ET DES PROGRÈS DU DROIT ET DE LA LÉGISLATION MARITIME.

ARTICLE PREMIER.

Du Commerce et de la Navigation comme sources de la Législation maritime.

§. 1. L'OPINION publique et universelle qui, dans les premiers temps; obligeait tous les peuples à devenir guerriers, les força dans la suite à devenir commerçans. L'agriculture, le commerce, le génie de l'industrie se réunirent enfin pour s'emparer de l'empire des talens. L'esprit de paix succéda à celui de conquête qui avait remplacé l'esprit de chevalerie. Dès-lors la législation devint plus humaine et plus juste, et respecta la vie et la tranquillité des citoyens. Dès-lors on vit s'adoucir la férocité naturelle

des hommes, et tempérer cette ardeur bouillante qui les portait à étendre inconsidérement les bornes de leur domination. L'Europe avait besoin d'une secousse universelle pour lui apprendre, à la vue de tant de contrastes, les théorèmes de l'économie publique, c'est-à-dire, pour lui procurer le bonheur (1).

§. 2. Le génie entreprenant de l'homme trouva l'occasion favorable de se tourner vers les intérêts politiques, de sorte qu'il devint plus énergique et plus hardi, quoique les moyens de s'enrichir lui parussent plus difficiles et plus dangereux.

§. 3. Ce fut alors que l'Europe reconnut que le commerce était l'unique moyen d'assurer la gloire et la sûreté d'un état; c'est à cette époque que cette occupation fut mise au rang des autres sciences, et que l'histoire des progrès de la civilisation, des arts et des lumières, qui n'est autre chose que l'histoire du commerce, fut regardée comme une partie essentielle de celle des empires, et comme embrassant l'objet le plus étendu et le plus intéressant pour le genre humain. Les états les plus vastes firent bientôt reposer toute leur force sur le com-

(1) Montesquieu, *Esprit des Lois*, v. 21, ch. 21.

merce qui affermissait leur gloire. Les gouvernemens établirent leurs finances sur le fond le plus sûr et le plus juste, et le négoce devint la source des richesses des particuliers, la base de l'établissement de leurs familles, et le seul moyen de subsister dans l'aisance et dans la splendeur. Aussi, voyons-nous, que le commerce est devenu l'occupation essentielle de la plupart des nations, et que c'est par lui qu'elles se sont élevées au degré de prospérité et de puissance qu'elles ont atteint (1).

---

(1) « Le commerce, dit M. Vital Roux, dans son excellent ouvrage intitulé : *De l'Influence du Gouvernement sur la prospérité du Commerce*, p. 11, entretient et vivifie tous les canaux de l'industrie ; il porte au loin les productions nationales pour les échanger contre de nouvelles richesses; il nourrit l'enthousiasme de l'artiste, féconde les idées de l'homme de lettres, et prépare les découverte du savant ».

Huet s'est mépris ou a voulu faire une antithèse lorsqu'il a dit que le commerce de terre était attribué, par les anciens, à l'âge d'or, et celui de mer, à l'âge de fer, comme n'ayant d'autres causes que l'avarice, ni d'autre moyen d'exécution qu'une témérité indomptable. Le savant M. Peuchet répond à ce passage, dans le discours préliminaire de sa *Géographie commerçante*, en ces termes : « La navigation n'est

§. 4. Laissons dire aux soi-disant philosophes, aux déclamateurs modernes qui voudraient replonger les hommes dans l'état de barbarie d'où le commerce les a fait sortir, laissons dire que le commerce est destructif des mœurs et de la puissance politique des peuples ; et que les vices attachés à l'état de prospérité qu'il fait naître font disparaître toutes les vertus et les avantages inappréciables qui résultent de la simplicité et de la pauvreté d'une nation non commerçante. L'illustre auteur de Télémaque avait déjà préparé la réponse à ces absurdités. « Les Tyriens, dit-il, liv. III, sont industrieux, patiens, laborieux, sobres, ménagers ; ils ont une exacte police, ils sont parfaitement d'accord entr'eux. Jamais peuple n'a été plus constant, plus sincère, plus fidèle, plus sûr, plus commode à tous les étrangers. Voilà sans aller chercher d'autres causes, ce qui leur donne l'empire de la mer, ce qui fait fleurir dans leur port un si utile commerce. Si la division et la jalousie se mettaient entr'eux, s'ils com-

---

pas primitivement l'effet de l'avarice, elle naquit de la curiosité, et le commerce mit à profit, pour les peuples séparés, ce moyen presque miraculeux de communication ».

mençaient à s'amollir dans les délices et l'oisiveté ; si les premiers d'entr'eux méprisaient le travail et l'économie ; si les arts cessaient d'être en honneur dans leur ville ; s'ils manquaient de bonne foi envers les étrangers ; s'ils altéraient tant soit peu les règles d'un commerce libre, vous verriez bientôt tomber cette puissance que vous admirez ».

§. 5. Un économiste moderne a aussi victorieusement répondu au même paradoxe anti-social renouvellé de nos jours (1). C'est M. Vital Roux qui a parlé du commerce dans les termes suivans : « Les nations barbares, dont les conquêtes ont si souvent dévasté une partie de l'Europe, n'auraient pas été chercher au loin des richesses et un bonheur qu'elles ignoraient,

---

(1) En 1777, l'académie de Marseille avait proposé pour sujet de prix la question suivante : *Quelle a été dans tous les temps l'influence du commerce sur l'esprit et les mœurs des peuples ?* Comment une société de savans, établie dans une ville qui doit tout au commerce, a-t-elle pu couronner et appuyer de son suffrage un discours dont l'objet a été de prouver, avec des raisons spécieuses et des paradoxes, que le commerce a toujours enivré l'esprit et dépravé les mœurs, et qu'il est par sa nature et par ses suites incompatible avec les grandes vertus !

si le commerce leur avait permis de l'attirer dans leur sein. S'il avait pénétré dans leurs déserts, il aurait métamorphosé leurs vastes forêts en des campagnes riantes, leurs hutes isolées en villes agréables, et leur patrie qui leur fut devenue chère, n'aurait pas été abandonnée sans regret. Mais que peut un peuple livré à la seule occupation de la chasse qui entretient sa férocité? Il se dévore lui-même, ou porte au loin son impatiente fureur. Il ne peut y avoir de société là où le travail n'es tpas un besoin: l'oisiveté enfante l'insubordination; elle éclate au-dedans, ou se porte au-dehors, car celui qui ne sait rien créer n'aime que la destruction. Le commerce, au contraire, fait aimer le travail; l'aisance qu'il produit attache à la patrie, et donne de la force au gouvernement; les peuples que le commerce entretient tournent toutes leurs pensées vers les progrès de l'industrie, parce que c'est-là, qu'est, pour eux, la plus grande somme du bonheur. L'ambition qui porte les nations barbares à la dévastation, à la guerre, inspire aux peuples commerçans l'amour de leur patrie. Le bonheur des uns est dans la destruction, la félicité des autres est dans la prospérité de tous ».

§. 6. En effet, dès que l'esprit de commerce

commence à acquérir de la vigueur et de l'ascendant dans un état, on voit aussitôt un nouveau génie animer son gouvernement et y diriger les alliances, les guerres, les négociations. On en trouve les preuves les moins équivoques dans l'histoire des états d'Italie, de la ligue Anséatique, et des villes des Pays-Bas, pendant le période qui s'écoula du neuvième au seizième siècle. A mesure que le commerce pénétra chez les différens peuples de l'Europe, on les vit successivement tourner leur attention vers les objets qui occupent les nations policées, et adopter les mœurs qui en distinguent le caractère (1). Le commerce ne corrompt donc point les mœurs poursuit le savant M. Peuchet; il ne fait point rétrograder les idées morales; il n'est point la cause des vices qui résultent d'une nombreuse population, autrement l'agriculture partagerait avec lui l'anathème dont on veut le frapper exclusivement, puisque il est vrai de dire qu'elle est par excellence la nourrice du genre humain et la première cause de la population.

§. 7. Bientôt on vit le commerce s'unir avec

---

(1) *Voy.* Robertson, ***Introduction à l'Histoire de Charle-Quint.***

la navigation, par un lien nécessaire de correspondance qui rapprocha tous les peuples et tous les climats les uns des autres. Pour en tirer avantage, il fut nécessaire d'établir une communication entre les différentes parties du globe, et on ne put y parvenir qu'en inventant un art qui procurât le moyen de traverser les mers. Telle fut l'origine de la navigation.

§. 8. L'art de la navigation est un de ceux qui ont eu des commencemens obscurs, et qui ont été les fruits tardifs du besoin, du hasard, de l'activité, de l'expérience et même de l'orgueil. C'est ce que Lucrèce a merveilleusement exprimé dans ces trois vers de son poëme immortel:

Navigia atque agriculturas, mœnia, leges,
Usus, et impigræ simul experientia mentis
Paulatim docuit pedetentim progredientes (1).

Cet art étant parvenu enfin à un certain degré de perfection donna l'essor au commerce et à l'industrie maritime. L'homme dédaignant alors les bornes étroites du sol natal, et s'élançant avec courage au-delà des mers con-

(1) Lucretius, *de nat. rer.* lib. V, vers. 1447. *Voy.* le premier chapitre ci-dessus, pag. 2 et 3.

nues, avec le secours de la boussole, qu'on n'inventa que très-tard, ou du moins, dont on ne sut pas de suite faire usage (1), trouva le chemin pour passer aux Indes Orientales, par le cap de Bonne-Espérance, découvrit les Indes Occidentales ou l'Amérique et mesura la circonférence du globe non pour contenter une vaine curiosité, mais pour étendre le commerce, pour se procurer de nouvelles jouissances, pour satisfaire de nouveaux besoins.

§. 9. La boussole changea tous les principes de la navigation. Jusque là on n'avait eu que des galères qui allaient à voiles et à rames. Cette forme de bâtimens était la plus propre à raser les côtes, d'où on osait rarement s'éloigner, du moins à une certaine distance. La navigation n'était encore qu'une espèce de *cabotage*, selon l'opinion la plus commune; mais dès que la boussole fut perfectionnée, la marine suivit ses progrès. On commença à braver en pleine mer les tempêtes et les vents contraires, à connaître les *moussons*, à éviter les écueils et les courans, enfin on ne craignit

(1) *Voyez* ma *Dissertation sur l'origine de la Boussole* dans l'introduction, seconde édition de Venise, de 1797.

plus

plus de s'égarer en perdant la terre de vue ; et les hommes maîtrisèrent ce terrible élément qui tant de fois les avait fait trembler. On vit paraître alors des vaisseaux d'une coupe différente et propres à naviguer dans toutes les hauteurs. Les voyages devinrent plus courts, les transports moins dispendieux et plus sûrs ; les communications s'ouvrirent, le commerce s'augmenta et prit un nouvel éclat.

§. 10. Ce fut alors que les royaumes de l'Aurore virent aborder sur les rivages orientaux ces grands édifices européens qui versèrent sur les immenses populations indiennes, d'une main la lumière bienfaisante de la vérité chrétienne, de l'autre le feu destructeur de la guerre, la trahison et les vices. Ce fut alors que le dévot Lusitan, érigea sur la rive du Gange des autels somptueux, pour y adorer moins le divin dispensateur de tous les biens que l'idole de l'intérêt. Ce fut alors que les riches minières du Potosi attirèrent sur le grand continent de l'Amérique les expéditions exterminatrices que les Espagnols faisaient au nom d'un Dieu de paix. Ce fut alors que le Batave tolérant à peine libre de la chaîne étrangère qui le retenait esclave, obtint de la générosité indienne, pour ses marchandises, des abris qu'il

convertit dans la suite en des batteries foudroyantes sous les regards stupides de la crédule hospitalité. Ce fut alors, enfin, qu'on arracha aux habitans malheureux de ces terres fortunées ce qu'ils auraient peut-être cédé avec libéralité. Mais la cupidité toujours atroce, parce qu'elle est toujours injuste, avait fait oublier que ces peuples étaient des hommes. On leur porta des chaînes au lieu de leur porter des vertus, et on les égorgea pour s'enrichir de leurs dépouilles, sous prétexte qu'ils ne suivaient pas une religion dont ils n'avaient jamais entendu parler. Des nations entières furent immolées à ce mépris funeste de la véritable foi, ou pour mieux dire, à la soif de l'or, dont l'intérêt de la religion n'était que le voile, et une partie de l'Europe se dépeupla, pour aller remplacer ces victimes de l'avarice, ou pour en sacrifier des nouvelles. (1).

§. 11. Les cris de l'humanité firent cesser le carnage, et les vainqueurs se disputant les riches dépouilles des vaincus, engagèrent dans leurs querelles les restes de ces mêmes nations

(1) L'usurpation récente du royaume de Mysore, et la mort de Typoo-Saïb, prouvent assez que les hommes sont toujours injustes lorsque la cupidité guide leurs actions.

qu'ils venaient de traiter si cruellement. Cependant l'émulation et l'industrie en furent ranimées. Presque tous les peuples qui pour lois avaient une marine ne songèrent plus qu'à établir dans l'autre hémisphère des comptoirs et des colonies. L'immensité des mers que la nature paraît avoir placées entre les terres pour séparer les diverses nations devint bientôt le véhicule de leur réunion et de leur commerce réciproque, et n'en fit, pour ainsi dire, qu'une seule en les raprochant.

§. 12. La politique et la jurisprudence eurent bientôt à régler des transactions commerciales dont le nom même était inconnu; en sorte que l'économie de la navigation qu'on cherchait à encourager, les périls et les risques maritimes qu'on s'occupait de diminuer ou de prévenir, la sûreté des transports qu'on pouvait garantir, devinrent les objets les plus intéressans et les plus profitables de l'administration publique, en même temps que le creusement et l'entretien des ports, le système d'une marine militaire pour protéger l'activité de la marine marchande, la facilité de la navigation, enfin la construction et l'équipement des vaisseaux de toute espèce attirèrent les regards et fixèrent l'attention des gouvernemens européens.

§. 13. On réunit donc à la science de la législation le devoir de régler les droits pour les salaires des travaux, pour la récompense des risques, pour l'indemnité des assurances et des contrats à la grosse, pour la contribution aux dommages arrivés en mer à cause des tempêtes par le jet ou dépérissement des marchandises, pour les prises des navires en temps de guerre, et pour fixer, en un mot, les différens contrats de même nature qui forment tant de branches de commerce et d'industrie, lesquelles s'augmentent toujours en raison de la vigilance et des soins du gouvernement.

§. 14. C'est depuis lors enfin que le commerce maritime est devenu un objet essentiel dans l'organisation et dans l'existence des corps politiques, et qui n'a plus été négligé dans aucun plan de bonne législation, parce qu'il est non seulement le lien qui unit tous les peuples et tous les climats, mais encore l'ame, le soutien et la richesse de l'état, parce que le commerce maritime en accoutumant les hommes à la navigation, forme des matelots et donne la facilité de mettre en mer des flottes considérables, et ouvre ainsi le chemin à cette puissance maritime qui est aujourd'hui d'un si grand poids dans la balance de l'Europe.

§. 15. Dès les premiers temps de l'existence des peuples commerçans et navigateurs on composa un petit nombre de lois proportionnées à l'étendue du trafic maritime ; mais la navigation s'étant agrandie, parce qu'elle était le seul moyen de donner de la supériorité au commerce ; ses opérations s'étant multipliées, parce que les besoins que les hommes avaient à satisfaire étaient toujours plus nombreux ; la marine ayant mis plus de bras en œuvre, parce que l'utilité et les bénéfices en accéléraient les progrès ; elle eut besoin d'un grand nombre de réglemens, et d'une législation plus étendue.

§. 16. C'est de-là que provient cette grande multiplicité de lois, d'ordonnances et de divisions de la marine : les premières ont rapport aux objets communs à toutes les nations ; les secondes comprennent les intérêts particuliers de chaque peuple : celles-là sont appelées lois et droits publics maritimes, de paix et de guerre : on nomme celles-ci droits et règles de contrats et de commerce maritimes.

§. 17. Quelques-unes de ces lois particulières soit par la vénération qu'on a pour les anciens, soit par l'idée de la sagesse de ceux qui les ont dictées, ou par le caractère d'équité dont elles sont empreintes, ou enfin à raison de la puis-

sance et de la réputation de la nation qui les a promulguées, sont devenues dans la suite des lois communes, telles que les lois rhodiennes et les romaines : les autres au contraire sont restées, comme dans leur naissance, lois particulières. Parcourons avec rapidité les temps de leur origine avec le secours de l'histoire et de la critique, et mettons en évidence les progrès du droit maritime universel.

ARTICLE II.

Des Lois Rhodiennes.

§. 1. Les Rhodiens sont de tous les anciens peuples ceux que l'histoire dit avoir publié les premiers des lois maritimes. L'habitude de la navigation, et les différens cas qui se présentaient sur des faits maritimes firent naître pour les habitans de Rhodes la nécessité de rassembler un corps de lois nautiques; elles respiraient la justice et l'humanité. Ciceron élève au plus haut degré la gloire de la discipline de la marine rhodienne, il dit que de son temps elle était encore admirée (1). Strabon fait aussi l'éloge de l'île de Rhodes, qu'il avait trouvée gouvernée par des lois admirables, et surtout celles relatives aux affaires maritimes (2). C'est

(1) *Rhodiorum usque ad nostram memoriam disciplina navalis et gloria remansit.* Cicéro, *in Orat pro lege Manilia.*

(2) Strabon, en parlant de Rhodes, liv. 14, s'explique en ces termes: *Admiranda vero etiam est,*

un beau spectacle sans doute, dit un savant écrivain de nos jours (1), que de voir une nation plus occupée du commerce que de ses conquêtes régner sur des peuples puissans, et une petite République devoir à sa législation cette vaste influence qui faisait aborder chez elle des citoyens de toutes les parties du monde.

§. 2. L'importance de ces lois, qu'on retrouve fréquemment citées et rapportées par le droit romain, m'engage à recourir aux monumens de l'histoire, pour y découvrir de quelle manière et dans quel temps Rome les adopta, en combien de chapitres elles furent divisées, quelles sont celles que conserva Justinien, et quelles sont les autres qui existent encore dans leur intégrité et dans toute leur étendue.

§. 3. Pendant la continuation de la guerre d'Antigone, contre Seleucus et ses alliés, la

---

præclara legum constitutio, et observatio, diligensque cura tum reliquarum reipublicæ partium, tum maxime rerum navalium, qua factum ut multo tempore mari dominata sit, ac prædones ex eo amoverit.

(1) M. de Pastoret, dans sa *belle Dissertation sur l'influence des lois maritimes des Rhodiens*, qui a remporté le prix de l'académie royale des inscriptions et belles-lettres, en 1784.

valeur et la force maritime des Rhodiens se montrèrent avec le plus grand avantage. Alexandre-le-Grand les avait toujours traités avec distinction; cela fit qu'ils évitèrent d'abord avec le plus grand soin, de prendre aucune part aux différends de ses successeurs. La faveur de ces princes, une longue paix, et un commerce maritime suivi les avaient rendus puissans, au point que sans aucun secours étranger, ils entreprirent de débarrasser la mer des pirates qui l'infestaient. Par la suite leur situation maritime qui leur rendait le commerce avec l'Égypte aussi avantageux que nécessaire, à raison de l'appui que ce royaume leur donnait, les engagea à rester fidèlement attachés à Ptolomée qui en était roi. Antigone ayant voulu alors les forcer à prendre son parti, et à lui ouvrir contre l'Égypte le libre accès de leurs états, ils le refusèrent avec courage, et résolurent de s'exposer à toutes sortes d'extrémités, plutôt que de manquer à leur allié. Ils soutinrent en conséquence le plus terrible siége pendant une année entière contre son fils Démétrius, qui était alors l'homme le plus exercé et le plus habile dans l'attaque des villes maritimes, et dont les talens personnels paraissaient en cette rencontre plus formidables encore par

les forces navales, qui le secondaient, lesquelles excédaient le nombre de quatre cents voiles, tant galères qu'autres bâtimens. Les Rhodiens furent enfin contraints de faire la paix avec leur fier adversaire, mais la valeureuse résistance qu'ils lui opposèrent leur en procura une assez avantageuse.

§. 4. Lorsque Rome se préparait à la conquête de l'Orient, les Rhodiens, craignant les victorieuses enseignes de cet entreprenante et insatiable République, s'unirent volontiers à elle, et devinrent ses amis. Ils tinrent dans la suite, avec les Romains, la même conduite qu'avec les successeurs d'Alexandre, et ils furent très-jaloux de conserver leur amitié. Cette alliance les sépara de celles de Philippe, roi de Macédoine, et de Mithridate, qui leur étaient moins avantageuses. Ce fut alors que les Romains eurent occasion de connaître le mérite de la jurisprudence navale des Rhodiens, et qu'ils l'adoptèrent. Leurs lois maritimes furent donc reçues à Rome, non comme les autres lois grecques, gravées sur les douze tables, et devenues romaines après que le peuple les eut reconnues solennellement ; mais elles furent tenues en si grande vénération qu'elles gardèrent toujours leur nom originaire, sans

être inscrites sur les douze tables. Le préteur s'abstint de les proposer sur son tableau, et elles ne donnèrent naissance à aucune action; mais les jurisconsultes répondaient suivant la loi *Rhodia de jactu*, quoique ce ne fût pas une loi sanctionnée, en conformité de laquelle les juges fussent tenus de prononcer leurs décisions. Les jurisconsultes Servius, Labeon, Ofilius, Alfenus, Varo et Sabinus sont les premiers qui en ont parlé; et quand Servius rendit la fameuse réponse que je rapporterai ci-après, les jurisconsultes n'avaient pas encore reçu d'Auguste l'autorisation par suite de laquelle il n'était plus permis aux juges de s'éloigner des dispositions de la loi rhodienne.

§. 5. Auguste fut donc le premier qui donna à ces lois la sanction romaine. Il voulut qu'elles fussent suivies comme la loi *Julia*, qu'il avait promulguée. C'est ce que l'on voit par la loi 9 du Digeste *ad legem Rhodiam de Jactu*. L'empereur Antonin, sollicité de résoudre une contestation, répondit qu'elle devait être décidée selon la loi rhodienne, qui était la maîtresse de la mer, toutes les fois qu'elle n'était pas contraire aux lois romaines, attendu qu'Auguste l'avait établi ainsi avant lui.

§. 6. Soit que cet énoncé ne fût, comme le

pense Godefroi, qu'une réflexion de Volusius-Mecianus, qui rapporte la réponse d'Antonin, ou qu'il soit en effet une partie de cette réponse même, selon la coutume des Césars, de rappeler les constitutions de leurs prédécesseurs, ainsi que le soutient Bynkershoeck, il est toujours vrai qu'Auguste reconnut solennellement la loi rhodienne comme romaine, en faisant que cette loi, qui n'avait eu à Rome, dans le commencement, qu'une autorité vague, conventionnelle et précaire, en acquît désormais une stable, légale et authentique.

§. 7. Une loi aussi respectée, qui, malgré sa grande ancienneté, subsiste encore, fut vraisemblablement reçue à Rome, non pas seulement pour ce qui concerne le jet des marchandises en mer, fait par un navire en cas de tempête, mais pour tous les autres événemens maritimes, à l'exception de ceux qui avaient déjà été décidés par les lois romaines. La même loi IXe, qui nous a conservé la notice du rescrit d'Auguste, donne lieu de croire qu'elle fut adoptée en entier par ce prince. En effet, le cas de cette loi ne regardait pas le jet, mais le naufrage; et la réponse d'Antonin, qui est générale, et qui attribue à la loi rhodienne l'empire de la mer, démontre que plusieurs de

ces dispositions étaient déjà reconnues a Rome.

§. 8. Constantin Armenopolus, écrivain du quatorzième siècle, avait déja expliqué en ce sens la disposition de cette loi, dans son *Promptuarium, lib.* 2, *tit.* 2. Il y prouve que toutes les contestations maritimes devaient se décider à Rome par les dispositions des lois rhodiennes, dans tous les cas où elles n'étaient pas contraires aux lois romaines, puisqu'elles étaient des lois nautiques ; ce qu'il établit, en rapportant la loi IXe, précédemment citée. Docimius ou Domitius, dans son livre *de Jure*, dit que les affaires maritimes que l'on présenterait en justice, devraient se décider par les lois rhodiennes, lorsqu'elles ne seraient pas contraires aux lois romaines, attendu qu'outre qu'elles sont les lois navales les plus anciennes, la majeure partie en est excellente, et qu'il n'y a rien à reprendre dans le reste.

§. 9. Le célèbre Cujas soutient que dans toutes les questions maritimes, les Romains devaient suivre les lois rhodiennes, si quelque loi particulière ne s'y opposait pas; et cela, conformément aux ordres d'Auguste, expressément nommé dans la susdite loi neuvième. Il ajoute de plus, que dans différens codes, après ces mots, *ad legem Rhodiam*, on lit de

nauticis; et il assure que les Romains prirent des Rhodiens plusieurs lois relatives à la navigation.

§. 10. Je ne partage pas l'opinion de ceux qui soutiennent que toutes les lois de Justinien sur les naufrages et autres semblables affaires maritimes autres que celles qui portent le titre de la loi *Rhodia de jactu*, soient tirées des anciennes, lois rhodiennes, quant au sens, quoiqu'exprimées en d'autres termes. Ils prétendent, en effet, que c'est dans ces lois qu'a pris naissance l'*action Exercitoire*. Je ne serais pas éloigné de le croire, tant je suis persuadé de leur excellence, et de la vénération que les Romains avaient pour elles : mais comme il n'y a aucune raison positive d'adopter ce sentiment, qui ne serait appuyé que sur de simples conjectures, je ne crois pas devoir décider affirmativement un fait aussi incertain, lorsque ma tâche se réduit à comparer les opinions des autres pour exposer ensuite la mienne, d'autant plus que Justinien, en nous conservant le nom de cette loi dans la seule matière du jet, paraît avoir eu intention de conserver les lois rhodiennes qui y sont relatives, et non les autres.

§. 11. Il plut donc à Justinien d'adopter la

partie de la jurisprudence navale de Rhodes qui concernait les marchandises jetées en mer pendant le gros temps, ou dans le cas de péril imminent de naufrage, et de conserver ces lois avec leur nom. Il serait étonnant qu'après les éloges qu'il donne à ces lois, Justinien n'eût voulu en prendre qu'un seul titre, comme s'il avait rejeté le reste, ou bien que toutes les lois rhodiennes consistassent en un seul chapitre.

§. 12. Au milieu de cette obscurité de faits, et du silence des anciens écrivains, je ne craindrai pas de dire que comme parmi tous les événemens possibles dans la navigation, celui du jet est le plus fréquent et le plus étendu, par les accidens continuels qui arrivent aux navigateurs, Justinien estimant peut-être qu'il était éminemment décidé par la loi rhodienne, l'avait gardée, et que son intention était que tous les autres cas fussent jugés par les lois romaines.

§. 13. Mais ce prince, qui nous a voulu conserver le seul chapitre du *Jet*, nous a cependant transmis dans la loi IX[e] le souvenir du rescrit de l'empereur Antonin, qui, dans le cas d'un naufrage, et non du jet, renvoyait l'affaire à la décision de la loi rhodienne, en

voulant qu'elle fût suivie ; s'il n'y avait pas de loi romaine qui y fût contraire (1). Il paraît donc que cette loi rend à la loi rhodienne l'empire de la mer, sans la restreindre au seul cas du jet. Mais sans s'en prendre à Tribonien, qui paraît avoir enregistré la loi de Mécianus, sans avoir fait attention au titre sous lequel il la plaçait, en quoi il aurait suivi son *tribonianisme* ordinaire ; on peut dire aussi que ce jurisconsulte, pour donner une idée de la loi rhodienne, dont il avait extrait dix lois, voulût faire voir que les dispositions, aussi bien que le nom, en avaient été adoptées par Auguste et par Antonin. Voilà pourquoi Justinien la transmettait en partie à la postérité. Certainement, autant le titre *ad legem Rhodiam de jactu* paraissait nouveau et curieux, autant il serait resté obscur si la loi IXe, qui l'explique

(1) L. 9. ff. *ad legem Rhodiam de Jactu*, ibid. *Deprecatio Eudæmonis Nicomediensis ad Antoninum imperatorem.* « Domine imperator Antonine. Naufragium in Italia facientes, direpti sumus a Publicanis Cyclades insulas habitantibus. Respondit Antoninus Eudæmoni. » *Egoquidem mundi Dominus, lex autem maris lege id Rhodia, qua de rebus nauticis præscripta est, judicetur, quatenus nulla nostrarum legum adversatur. Hoc idem Divus quoque Augustus judicavit.*

plique avec emphase, n'y eût pas été insérée.

§. 14. Les anciens ont parlé des lois rhodiennes, et ils en ont indiqué quelques-unes qui ne se trouvent pas dans la compilation romaine. Cicéron fait mention d'un cas résolu par ces lois, d'après lesquelles, si un navire rostral était trouvé dans le port, il devait être confisqué. Les érudits ont pensé que ce cas avait été imaginé pour la déclamation. Strabon parle d'une autre loi de Rhodes, qui condamnait à la peine de mort quiconque aurait eu l'audace de s'introduire dans quelqu'un des arsenaux de cette île, qui étaient impénétrables au peuple (1). Mais il ne dit pas la raison pour laquelle on ne gardait avec une vigilance aussi sévère que quelques-uns de ces arsenaux, et non pas tous.

§. 15. On convient généralement que les lois rhodiennes sont les lois maritimes les plus anciennement connues. Nous ignorons si les Phéniciens, les Carthaginois et les autres peuples célèbres dans l'antiquité par leur commerce,

(1) Strabo, *in Geogr.*, lib. 14 : Erant in navalibus occulta quædam et vulgo non apperienda : inquæ si quis introspiceret aud intraret, morte cogebatur luere.

en ont publié. Les anciens historiens n'en ont conservé aucune trace, comme ils l'ont fait des Rhodiens. Je vois que les Phéniciens, dans les temps florissans de Rome, n'avaient plus ni grande réputation ni crédit dans le commerce : d'un autre côté, Rome eut pour politique de ne se pas croire en sûreté tant que le nom et les murs de Carthage subsisteraient. De ces deux considérations il a pu résulter qu'elle n'ait ni daigné ni voulu conserver les lois maritimes de ces deux peuples, en supposant même qu'ils en eussent publié.

§. 16. Les lois rhodiennes sont donc la source de la jurisprudence maritime, quel que soit le temps dans lequel elles ont été promulguées. C'est sans fondement que le P. Tournier, dans son *Traité d'Hydrographie*, liv. 5, ch. 4, prétend qu'elles le furent dans le temps que Josaphat régnait en Judée; c'est-à-dire, soixante-dix ans après Salomon.

§. 17. Il existe aujourd'hui une collection de lois maritimes, qui porte le titre de *Lois rhodiennes*, publiée à Bâle en 1561 par Simon Scardius, avec les Lois géorgiques et militaires de Justinien II, et ensuite par Leunclavius et Marquard Fréer à Francfort en 1596. Elle se trouve à la fin du tome II du Droit grec-

romain, extrait de la bibliothèque de François Pithou. Le titre de ce recueil porte que ces lois ont été tirées du onzième et du quatorzième livres du Digeste, sans dire cependant si c'est celui de Justinien, ou les Digestes des anciennes lois rhodiennes divisés en différens livres.

§. 18. Tel est le recueil des lois nautiques connues aujourd'hui sous le nom de *Lois rhodiennes*. A la faveur de ce nom respecté dans l'antiquité, elles sont considérées comme les premières lois maritimes. Elles sont cependant différemment considérées par divers savans; les uns les ayant regardées comme les véritables lois rhodiennes, les autres les ayant condamnées comme supposées et apocryphes. Simon Scardius, qui fut le premier à les publier, les présenta comme authentiques; Cujas les cite comme lois rhodiennes. Leunclavius et Marquard Fréer, peu de temps après, n'élèvent là-dessus aucun doute. Elles se trouvent aussi comprises parmi les Basiliques, publiées avec des notes par Charles-Annibal Fabrot, à Paris en 1648, tom. 5, liv. 3, tit. 8. Selden, dans son ouvrage *de Dominio maris*, faisant l'éloge des Rhodiens et de leurs lois nautiques, dit qu'elles furent en crédit à Rome jusqu'au temps de Tibère, et cite le Droit grec-romain

de Leunclave, qui est précisément la collection précitée.

§. 19. Jacques Godefroi, dans son ouvrage qui a pour titre : *De Dominio maris*, s'appuyant de la fameuse loi IXe *de Jactu*, s'efforce plus que tous les autres de l'accréditer et d'en exalter le mérite.

§. 20. Arnold Vinnius, qui publia avec tant de succès ses Commentaires sur Pierre Peckius, aux titres du Digeste et du Code, qui traitent des matières maritimes, ne fit pas entrer dans la première édition de Leyde, de 1647, ce qui se trouve dans la deuxième, publiée à Amsterdam en 1668. Il inséra, dans cette dernière, le droit naval des Rhodiens, qui termine le deuxième tome du Droit grec-romain, et il ajouta qu'il croyait donner par-là de l'importance à l'ouvrage, parce qu'il y avait dans cette collection des choses excellentes et très-utiles à savoir pour tous ceux qui traitaient des affaires maritimes. Il assurait ensuite que Peckius ne les connaissait pas, et que peut-être ce trésor était encore enseveli dans la bibliothèque de François Pithou. Il eut cependant sous les yeux un autre manuscrit grec qui contenait un certain droit naval de Rhodes, que lui avait donné Guillaume Goesius, et qui avait été tiré de la

bibliothèque de Nicolas Cincius; mais ce manuscrit diffère en quelques endroits de celui de Pithou, et Vinnius lui-même ne manque pas de l'indiquer.

§. 21. Jacques-André Crusius soutient l'authenticité de ces lois; et Gravina, en suivant l'opinion de Godefroi, adopte, sans difficulté, tout ce qui est rapporté dans la Préface et dans la collection des lois nautiques qui portent le nom de *Lois rhodiennes.*

§. 22. François Balduin, dans son Commentaire sur les lois *Voconia, Falcidia, Julia, Papia-Poppea, Rhodia, Aquilia*, et sur la jurisprudence *Mutienne*, imprimé à Bâle en 1559, du vivant de l'auteur, dit qu'il avait vu quelques commentaires grecs manuscrits, intitulés: *Loix rhodiennes;* mais il ajoute que c'était un assemblage indigeste de choses relatives à la navigation, et donne, par ce seul mot, son opinion sur ces lois qui portent le titre de Rhodiennes.

§. 23. Antoine Augustin, dans son traité *de Legibus et Senatus-Consultis*, imprimé à Paris en 1594, huit ans après sa mort, en soupçonna aussi la fausseté, puisqu'il dit qu'on conservait à Venise dans la bibliothèque de Saint-Marc du cardinal Bessarion, un Abrégé de Lois des

empereurs Léon et Constantin, dans le commencement duquel il y a quelques chapitres qui parlent de la loi *Rhodia*, dont une portion se trouve à la fin du onzième livre du *Promptuarium Juris*, d'Armenopule. Il ajoute qu'ayant fait de mures réflexions sur un autre livre qu'il avait vu à Rome, il s'était aperçu que cet ouvrage était supposé et fait par des Grecs.

§. 24. Cujas, en commentant la loi 2, *ad Legem Rhodiam de jactu*, dit simplement que dans ce Recueil on n'avait pas compris les anciennes lois rhodiennes, mais seulement les nouvelles. Il parut peut-être à ce savant jurisconsulte que celles de cette collection n'étaient pas dignes de ces Rhodiens, si célèbres dans l'antiquité, ni de Rome, qui n'adopta jamais que de grandes choses. Il n'osa pas peut-être se déclarer ouvertement contre ces lois: mais en ajoutant qu'elles étaient nouvelles, sans rien dire de plus en leur faveur, il nous laisse dans l'obscurité sur le point principal, et fait apercevoir son opinion sur leur mérite.

§. 25. Au commencement du dix-huitième siècle, Cornélius Van Bynkershoeck, qui a rendu de si grands services à la jurisprudence universelle, entreprit d'éclaircir la loi 9e précitée, *ad Legem Rhodiam de jactu*. Il démontre

la fausseté de ces lois ; mais il suppose tant d'instruction dans ses lecteurs, que si on n'a pas d'ailleurs connaissance de ces mêmes lois, il est impossible de comprendre la réfutation qu'il en fait dans le chapitre septième.

§. 26. Pierre Vander Schelling examina les lois rhodiennes dans un livre qu'il publia sur ce sujet en 1722. Il déclare qu'il ne prétend pas en apprécier le mérite, ni prononcer si c'est l'ouvrage de quelque Grec qui les aurait mêlées avec les lois navales de Rhodes, ou si ce sont des marchandises tirées du même magasin que les lois géorgiques, qui passent sous le nom de Justinien. Il n'ose pas décider non plus si c'est quelque nouveau corps de lois rhodiennes publié à défaut des anciennes, comme le disait Cujas, ou si la préface seulement aurait été détachée du vrai Droit naval de Rhodes, et réunie, après sa perte, à l'ouvrage qui a été substitué à ce code, sous le nom de *Lois rhodiennes*.

§. 27. Après que Bynkershoeck se fut déclaré contre ces lois, les autres publicistes qui connaissaient sa profondeur et le poids de son opinion, ou se rangèrent de son côté, ou parlèrent de ce Recueil d'une manière incertaine. En effet, le très-savant Heineccius, dans son ouvrage

qui a pour titre : *Historia Juris civilis. Rom. German.*, se déclara ouvertement contre le Code des lois rhodiennes, en s'appuyant de l'opinion de Bynkershoeck, et contre l'authenticité de la préface qui le précède, en faisant voir qu'elle n'était pas d'accord avec l'histoire, et en témoignant son étonnement de ce que Godefroi, jurisconsulte très-instruit, ne se fût pas aperçu de l'imposture. Cependant, dans son Commentaire sur le titre des Pandectes, *ad Legem Rhodiam de jactu*, il paraît avoir reconnu pour vraie et originale cette même préface, mais il s'éloigna de ce sentiment dans son histoire.

§. 28. Le célèbre Giannone, dans son excellente *Histoire civile du royaume de Naples*, tombe dans une foule d'erreurs, en parlant de ces lois. Il raconte, dans le livre 2, chap. 6, §. 2, que les lois rhodiennes furent tellement célèbres à Rome, que les empereurs Tibère, Adrien et quelques autres de leurs successeurs en promulguèrent plusieurs, les approuvèrent et leur donnèrent la sanction; que c'est de-là qu'est venu le Droit rhodien, extrait du onzième livre du Digeste, qui était dans la bibliothèque de François Pithou, où il resta long-temps enseveli. Jusque-là l'auteur n'a point de torts,

puisqu'il ne se trompe qu'en ce qu'il donne pour vrai ce fatras de lois nautiques qui de son temps avaient déjà perdu tout leur crédit. Ensuite, citant l'onzième livre du Digeste, il indique en marge le titre, *ad Leg. Rhod. de jactu*, qui se trouve inscrit dans le livre quatorzième du Digeste de Justinien; l'autre, *de exercitrio actione*, le titre *Nautæ*, *Caupones*, *Stabularii*, placés dans le même livre, et les autres, qu'on ne trouve pas, dans la rubrique du onzième livre.

§. 29. Cette erreur de Giannone serait encore excusable, s'il n'ajoutait pas que lorsque le siége de l'empire d'Orient eut été fixé à Constantinople, et que cette ville, baignée de trois côtés par la mer, eut fait naître à ses souverains l'idée de mettre leurs plus grandes forces dans les armées navales, les derniers de ces empereurs avaient jugé convenable de publier plusieurs lois nautiques, recueillies en partie dans la suite par Leunclavius et par Peckius, et en partie par Vinnius. Mais je demande par lesquels de ces derniers empereurs d'Orient fut faite la collection de ces lois nautiques, et quelles furent celles que recueillirent les trois auteurs précités? Leunclavius mit au jour, d'après la bibliothèque de Pithou, le corps des anciennes

lois rhodiennes, avec une préface qui ne dit autre chose, si ce n'est qu'elles furent confirmées par les empereurs romains Tibère et Sévère; et c'est ce Recueil qui a été tiré du onzième livre des Digestes, dont il avait parlé peu auparavant comme d'une chose différente. Peckius n'a rien recueilli, mais il a seulement commenté les titres du Digeste et du Code relatifs à la navigation, sans avoir jamais eu sous les yeux le droit naval rhodien, qui peut-être, comme le dit Vinnius et comme je l'ai précédemment remarqué, était encore caché dans la bibliothèque de Pithou. Vinnius, en un mot, n'a fait qu'enrichir l'ouvrage de Peckius de notes et d'observations scientifiques et érudites, et réimprimer ce droit des Rhodiens; sans faire mention d'aucune loi des derniers empereurs d'Orient sur cette matière.

§. 30. Le savant M. Pastoret, voulant analyser les lois rhodiennes, dans sa Dissertation précitée, s'est borné à l'extrait qu'en donne Leunclavius, dans le *Jus Græco-Romanum*, Morisot, dans son ouvrage intitulé: *Orbis maritimus*, Targa, à la fin de son Traité, qui a pour titre : *Ponderazioni sopra le contratta zioni maritime.* Ces lois, ajoute-t-il, ne sont, pour ainsi dire, que l'assemblage de celles qu'on

retrouve dans le Digeste, et que les empereurs avaient réunies successivement, pour en faire une jurisprudence maritime; car il paraît assez prouvé, poursuit-il, que les lois des Rhodiens, telles qu'elles ont été faites, ne sont pas parvenues jusqu'à nous.

§. 31. Ayant sérieusement médité sur les différentes opinions des auteurs que je viens de citer, je me permettrai quelques réflexions pour démontrer la fausseté du Code dont il s'agit, et pour établir qu'il ne contient pas les véritables lois rhodiennes.

§. 32. On dit que ce Recueil de lois a été tiré du onzième livre des Digestes; toutes les éditions le répètent, excepté celle de Paris, de 1647, dans laquelle se trouve ce fatras de lois rhodiennes, au tome sixième des Basiliques, liv. 53, titre 8, et où il est dit que ce Recueil a été extrait du livre quatorzième des susdits Digestes. Mais de quels Digestes parle-t-on? Si c'est de ceux de Justinien, l'onzième livre traite de toute autre chose que d'affaires nautiques. Le livre quatorzième en a différens titres; et pour cela je veux croire que l'éditeur de Paris a mis le quatorzième à la place du onzième; mais il n'est pas encore démontré que les lois rhodiennes aient été tirées de ce livre. Si en-

suite, par le mot de Digeste, on entend celui des lois rhodiennes des onzième ou quatorzième livres, desquels on a tiré le Recueil en question, cela serait encore plus embarrassant que dans le premier cas, puisqu'on ne sait ce que c'est qu'un pareil Digeste, dont les anciens n'ont pas fait la plus légère mention.

§. 33. C'est moins du titre que de la préface que je vais tirer la preuve évidente de la fausseté de ce Recueil. Il est dit dans l'épigraphe que le droit rhodien fut adopté à Rome par Tibère, Adrien, Antonin, Pertinax et Lucius-Septime-Sévère. Ensuite, dans le corps de cette préface, qui devrait s'accorder avec l'inscription précitée, il est parlé seulement des Constitutions de Tibère, Vespasien, Trajan et Antonin, sans faire mention d'Andrien, de Pertinax et de Sévère, comme on l'avait indiqué dans le frontispice : au contraire il y est parlé de Vespasien et de Trajan, qui n'avaient pas été précédemment nommés; d'où il paraît que le compilateur n'appartient pas aux temps florissans de Rome, dans lesquels on écrivait avec beaucoup de justesse et de bon sens (1).

---

(1) JUS NAVALE RHODIORUM.

Quod imperatores sacratissimi, Tiberius, Hadria-

§. 34. L'histoire contrarie entièrement ce rapport. L'auteur de la préface assure que la

mus, Antoninus, Pertinax, Lucius Septimius Severus Perp. Aug. sanciverunt.

Tiberius Cæsar Augustus Pontifex Maximus, tribunitiæ potestatis tricies bis. Quum me interpellassent, Nautæ, Naucleri, Mercatores, ut quæcumque in mari accidunt in contributionem veniant, nero respondens dixit : maxime sapientissime serenissime Tiberi Cæsar, equidem minime necessarium arbitror, ut quæ a majestate tua proponuntur ipse collaudem, Rhodum mittito diligenter inquirens negotia navigantium, exercitorum et mercatorum, et vectorum, et de oneribus, sive mercibus navalibus, et societatibus, et navigiorum emptionibus, ac venditionibus, et Naupegorum mercedibus, et de auri, argentique, diversarum specierum depositionibus.

Hæc omnia quum Tiberius decreto complexus esset, et subsignasset tradidit Antonino clarissimo consuli, et aliis consularibus, qui eum consulebant in illa felici, et urbium vertice Roma, Lauro et Agrippino consulibus clarissimis. Ab iisdem hominibus hæc etiam maximo imperatori Vespasiano fuerunt oblata, qui quum et ipse in Senatu amplissimo ea subsignasset, Ulpius Trajanus una cum Senatu clarissimo legem hanc Rhodiorum edicto sancivit.

An non et Antoninus ei, qui preces obtulerat, respondit ? Ego quidem mundi sum dominus, lex

loi rhodienne fut adoptée à Rome sous Tibère-César la trente-deuxième année de sa puissance tribunitienne, et sous le consulat d'Antonin. Mais si cet Auguste dont il est ici question, est Tibère, il ne se trouve sous lui aucun consul nommé Antonin. Si au contraire c'est Claude, il ne parvint qu'à la douzième année de sa puissance tribunitienne. Avoir recours à des erreurs qu'on a pu commettre dans le nombre des années, comme l'a fait Godefroi, n'est pas répondre juste et d'une manière satisfaisante à l'objection. De plus, l'auteur de la préface, après avoir rappelé la réponse d'Antonin à Eudemon, dont il tait cependant le nom, réponse qui consacrait la force et l'autorité de la loi rhodienne, ajoute qu'Auguste l'avait ainsi établie; et il répète sur cela les mêmes paroles de Mécianus. Mais si Auguste l'avait ainsi ordonné, pourquoi ne pas le placer en tête des législateurs, relativement à cet objet, comme il aurait dû le faire?

§. 35. La manière dont est formée cette col-

---

vero maris lege Rhodia. Res nauticæ disceptentur, quatenus ei nulla nostra lex adversatur. Idem et sacratissimus ille Augustus respondit. *Voyez* not. 1, pag. 336 de ce chapitre.

lection, autant que ce qu'elle contient, dépose clairement contre ces lois. On y trouve des mots latins écrits en lettres grecques, comme Πιράταν, Φρενος, Φισκος, et d'autres semblables, qui donnent lieu de croire que ces lois n'étaient pas absolument rhodiennes, mais plutôt de l'invention des Grecs modernes, et qu'une main étrangère s'est mêlée de leur composition. En effet, pourquoi latiniser les mots que je viens d'indiquer? Serait-ce pour l'intelligence des Romains? Pourquoi en ce cas ne pas en faire une traduction entière? Il aurait été de la dignité de Rome de faire parler sa langue aux lois rhodiennes : la langue grecque était cependant alors assez familière aux Romains pour qu'on pût conserver à ces lois leur langage antique et natif. Il paraît en conséquence que ce recueil est un ouvrage fait par des Grecs du quatorzième siècle (1).

(1) Ceux qui connaissent assez à fond la langue grecque pour distinguer les changemens qu'elle a subis dans différens siècles, apercevront aisément que ces lois sont écrites en langue grecque telle qu'on la parlait dans le temps du Bas-Empire romain, et non pas dans la pureté des Rhodiens, c'est-à-dire dans le temps que les Romains empruntèrent d'eux les lois maritimes.

§. 36. Ce qui renverse le plus irrésistiblement l'originalité qu'on veut attribuer aux lois rhodiennes, c'est l'opposition dans laquelle elles se trouvent avec le chapitre *de Jactu*, que les Romains tenaient certainement des Rhodiens. Je vais en donner une preuve qui me paraît sans réplique. Herviusgenien, dans la loi IX, *ad Legem rhodiam de jactu*, dit que lorsqu'on retire des marchandises d'un navire naufragé, les propriétaires de celles-ci ne remboursent pas le dommage par le moyen de la contribution, et que cet usage n'a lieu que dans le cas où le jet à la mer a été opéré en faveur du risque général, et que le navire a été sauvé. Le jurisconsulte Paulus, dans la loi VII, h. t., veut que le navire étant échoué, quiconque en sauve quelque chose à lui appartenant, le sauve à son profit. La loi rhodienne, au contraire, établit dans les chapitres 33, 39 et 40, que le navire perdu doit venir *in collationem*, c'est-à-dire, en contribution avec les marchandises sauvées et retirées du naufrage. Si un navire reçoit quelque dommage dans ses mâts, dans ses voiles ou dans ses agrès, par force du temps ou par la chute de la foudre, ce n'est pas le cas de la contribution. Cette contribution doit cependant avoir lieu, si le dommage a été opéré

opéré du consentement et par délibération de ceux qui sont embarqués, dans la vue de sauver le navire, les marchandises et leur vie, en écartant le danger dont ils sont menacés. Telle est la disposition du Droit romain, dans la Loi 2, §. 1, L. 3 et 5 ff., *ad Leg. Rhod. de jactu.* Les dispositions des lois rhodiennes de la nouvelle collection, sont absolument contraires dans ce même cas : elles veulent que la contribution ait lieu sans aucune distinction.

§. 37. On a la preuve convaincante et positive que ces lois ne furent faites ou imitées de celles des anciens Rhodiens, que postérieurement à l'établissement du christianisme ; et et je dirai plus, qu'elles appartiennent au temps des empereurs qui succédèrent à Justinien.

§. 38. Je trouve en effet que, par une des lois de cette collection, il est ordonné que celui qui mettra en mer un vaisseau, ainsi que celui à qui la conduite en sera confiée, seront obligés de prêter leur serment sur l'Évangile (1).

(1) *Jus Navale Rhodiorum.* L. 15. *Apud Leunclavium*, tom. 2, p. 266, édit. francof. 1596. ibid.

§. 39. Cela posé comme indubitable, je ne crois pas qu'il puisse se trouver quelqu'un qui aie le courage de soutenir que les Rhodiens fussent chrétiens dans le temps où les Romains adoptèrent leurs lois maritimes, quand on voudrait supposer, comme l'a prétendu Godefroy (1), que les Romains n'adoptèrent les lois maritimes des Rhodiens que sous le règne d'Antonin-le-Pieux; d'où je conclus qu'à plus forte raison l'Évangile, qui n'existait pas encore, ne pouvait pas se présenter à l'esprit des Rhodiens, s'il est vrai, comme je l'ai simplement indiqué, que les Romains aient adopté ces lois sous l'empire d'Auguste.

§. 40. Il n'y a eu aucun jurisconsulte, aucun historien antérieur à l'empereur Justinien qui ait rapporté, ou au moins cité quelque fragment grec des lois contenues dans le manuscrit de François Pithou. Justinien lui-même, et les historiens, ses contemporains, n'en font aucune mention; au contraire, tous ne parlent que de commentaires sur la loi *Rhodia*, faits par des jurisconsultes romains. J'observerai en

---

Exercitor et nautæ et vectores qui simul navigant jusjurandum evangelicum præstanto.

(1) Gothofred., *Dissertatio de imperio maris.*

outre que dans la prétendue collection du vrai texte de ces lois, la même loi *Rhodia* cite la loi Rhodia elle-même (1). Si donc ces fragmens ont été tirés des lois rhodiennes originales, si c'étaient les Rhodiens qui parlassent, certainement ils n'auraient pas dit en rappelant l'observation, *secundum legem rhodiam*, mais *secundum legem nostram*. Ainsi je crois, sans hésiter, que ces extraits ou fragmens grecs trouvés parmi les manuscrits de Pithou, et publiés depuis par Leunclavius, par Pierre Peckius et autres, n'appartiennent pas au vrai texte des lois rhodiennes, mais seulement à des fragmens du Droit maritime, qu'on observait sous les empereurs grecs, successeurs de Justinien ; tirés du vrai texte de celles qui subsistaient peut-être encore, auxquelles on n'avait pas moins d'égard qu'à celles contenues dans la collection faite par ordre de Justinien.

(1) *Leg. Rhod. Apud Leunclavium*, loc. cit., n. 17 ibid. *Lex ita præcipit. Quæ in mari navigantibus credita sunt, sub fidejussione ac sine periculo in scripturam ne referantur; quod si confecta de iis scriptura fuerit*, SECUNDUM LEGEM RHODIAM *irrita esto*, et au n°. 18 ibid. : *Transactio de usuris* SECUNDUM LEGEM RHODIAM *fiat*.

§. 41. La compilation de Justinien contenait-elle donc le texte original des lois nautiques des Rhodiens? Un grand nombre de jurisconsultes modernes, comme nous avons vu, n'en doutent point. Ils croient que le titre du Digeste, *ad Legem Rhodiam de jactu*, était une traduction latine des lois nautiques de Rhodes. Or, c'est encore une erreur facile à détruire. Pour peu qu'on examine les fragmens dont est composé le titre du Digeste *ad Legem Rhodiam de jactu*, on reconnaîtra qu'ils sont attribués aux jurisconsultes Labeon, Paul, Julien, Hermogenien et autres qui ont vécu en différens temps; et si l'on réfléchit encore que les titres du Digeste dans lesquels sont compris ces fragmens, ne portaient déjà plus le titre de lois rhodiennes, comme elles auraient dû, si elles avaient été originales, mais qu'elles étaient intitulées, *ad Legem Rhodiam*, on ne pourra pas croire qu'elles soient autre chose que des commentaires composés par des jurisconsultes sur la loi rhodienne, et qu'ainsi le titre qui leur a été donné dans le Digeste, indique et suppose qu'elles ne contiennent rien autre que les décisions les plus importantes de quelques jurisconsultes romains sur plusieurs cas qui n'avaient pas été prévus par la véritable loi rhodienne.

La conduite de ces jurisconsultes, dans ce cas, serait la même que celle qu'ils ont tenue relativement aux autres lois qu'ils avaient discutées, et sur lesquelles ils avaient raisonné, sans en rapporter le texte original, et par conséquent sans l'avoir conservé.

§. 42. Le résultat de mes réflexions est évident. Nous n'avons le vrai texte des lois des Rhodiens, ni dans les abrégés grecs recueillis par Leunclavius et copiés par Peckius, ni dans le titre *ad Legem Rhodiam de jactu*, ni dans aucun autre Code découvert jusqu'à présent. La collection de Pithou ne contient que des fragmens du Droit maritime que les empereurs avaient établi après la mort de Justinien; d'où il faut conclure que les prétendues lois des Rhodiens comprises dans les collections grecques de Michel Attaliates, de Psellus, et autres ouvrages du Bas-Empire, qui font partie du *Jus Greco-Romanum*, recueilli par Leunclavius, et par conséquent la collection supposée, si vantée par les jurisconsultes modernes, ne peuvent être considérées que comme apocryphes, et qu'elles ne contiennent nullement les véritables lois nautiques de Rhodes (1).

---

(1) Comme à la suite de ces prétendues lois rho-

ARTICLE III.

Des Lois maritimes des Romains contenues dans le Digeste.

§. 1. Quoique le commerce maritime ne fût pas l'objet principal des guerres qu'entreprirent les Romains, comme il l'était de la plus grande partie de celles des Carthaginois, il est cependant hors de doute que Rome parvint à étendre son empire sur la mer, et à faire des conquêtes par le moyen de la navigation. Un peuple qui aspirait à l'empire de l'univers, ne pouvait

diennes, Leunclavius, l'un des éditeurs, rapporte une espèce de consultation de Docimius, jurisconsulte du Bas-Empire, où il prononce en quels cas les lois rhodiennes doivent avoir lieu, je conjecture que ce même Docimius pourrait être le faussaire. Comme je crois aussi que le glossateur du *Canon VIII*, dist. 2, part. 1, rapporté par Gratien, sur *les Décrétales*, avait en vue ce *farrago* des prétendues lois de de Rhodes, lorsque, en parlant de la *loi Rhodia*, il ajoute : *Iniquissima est illa lex; scilicet, quia patientibus naufragium inhabitatores omnia auferant.* V. *Isid. ibid.* c. 17.

pas ignorer long-temps à quel point les richesses étaient nécessaires pour l'accomplissement de ses vastes desseins, et que le commerce était le plus sûr moyen d'en acquérir.

§. 2. D'abord, pasteurs ou guerriers, les Romains furent moins frappés du besoin des lois que de la passion des conquêtes ou du charme utile de l'agriculture. Les réglemens faits par les rois et les consuls, n'ont aucun rapport à la navigation. Ceux qu'on attribue à Romulus, ne fixent que les peines de quelques crimes, les cérémonies à observer dans les fêtes des dieux, et l'ordre qui doit régner parmi les citoyens (1). Numa, qui fit un devoir sacré de l'agriculture, n'émit aucune loi pour favoriser le commerce. Ce silence fut imité par ses successeurs au trône; il le fut même assez long-temps par les chefs de la République, après que la cruauté ambitieuse de Tarquin eut fait proscrire la royauté.

§. 3. La création des préfets de l'Annone est

(1) Denis d'Halicarn., lib. 2, pag. 89 *et suiv.* — Terrasson, dans l'*Histoire de la Jurispr. romaine*, parle même d'un règlement qu'il fit pour interdire le commerce, ou du moins pour ne le permettre qu'aux esclaves. Part. 2, cap. 8, p. 137.

le plus antique établissement qui ait paru à Rome à l'occasion des approvisionnemens de grains qui se tirèrent d'abord de la Sicile et de la Sardaigne, ensuite de l'Afrique après les guerres puniques, puis de l'Égypte sous les premiers empereurs, et finalement de Marseille et des Gaules dans la décadence de l'Empire. Ce fut vers l'an 259 de Rome que fut établi le collége des marchands, appelé aussi le collége des *Mercuriales*, soit parce qu'ils se rassemblaient dans le voisinage du temple de Mercure (1). Soit parce que les Romains regardaient ce Dieu comme le protecteur du com-

(1) Les négocians formaient à Rome un collége dont l'érection fut confirmée par les consuls Appius Claudius et P. Servilius. Tite-Live, lib. 2, cap. 27, en parle dans ces termes : *Certamen consulibus inciderat, uter dedicaret Mercurii ædem. Senatus a se ad populum rejecit : utri eorum dedicatio jussu populi data esset, eum præesse annonæ, mercatorum collegium instituere, solemnia pro pontifice jussit suscipere.* La dédicace du temple de Mercure, dont il est parlé dans ce passage, se fit aux ides de mai, l'an de Rome 259. Depuis, on célébra toujours la fête des Négocians à pareil jour. Rosin, *Antiq. rom.*, lib. 4, cap. 9. — Alex., ab Alex. *Genial. dier.*, lib. 3, cap. 18. — On donnait à Mercure l'épithète de *Marchand*,

merce (1), ainsi que le dit Plaute dans le prologue d'Amphitrion (2).

---

comme on le voit par l'inscription suivante, rapportée par Gruter, p. 55, n. 1 :

Mercurio. Negociatori,
Sacrum.
Numicius Albinus, ex voto.

(1) Les négocians, dans la vue de faire un gain plus considérable, s'aspergeaient depuis la fontaine de Mercure jusqu'à la porte *Capene*, avec une branche de laurier qu'ils avaient trempée dans ses eaux. Ovide, dans *les Fastes*, liv. 5, vers. 671 et *suiv.*, décrit cette cérémonie en s'adressant à Mercure :

Te quicumque suas profitentur vendere merces,
Thure dato, tribuas ut subi lucra, rogat.
Est aqua Mercurii, portæ vicina Capenæ :
Si juvat expertis credere, numen habet.
Hunc venit incinctus tunicas mercator; et urna
Purus sufita, quam ferat, haurit aquam.
Uda fit hinc laurus : lauro sparguntur ab uda
Omnia, quæ dominos sunt habitura novos.
Spargit et ipse suos lauro rorante capillos :
Et peragit solita fallere voce preces.
Ablue præteriti perjuria temporis, inquit, etc.

(2) Plauti, Anphitruo. Prolog. Mercurius.
Ut vos in vostris voltis mercimoniis,
Emundis, vendundisque me lætum lucris
Afficere, atque adjurare in rebus omnibus, etc.

§. 4. Il paraît d'ailleurs que Rome eut en grande considération les villes qui se distinguaient par le commerce, ou par la construction des navires, ou qui étaient célèbres par un port de mer considérable. C'est sans doute le motif qui la détermina à adopter, pour empreinte de ses monnaies, une proue, un Neptune, un Dauphin, comme l'avaient fait les Tyriens, les Sydoniens, les Byzantins, et les habitans de Leucates, de Chelidoine, de Syracuse et de beaucoup d'autres villes. C'est aussi ce qui l'engagea, même du temps de la République, lorsqu'elle mettait en mer des flottes pour transporter les grains nécessaires à sa subsistance, de faire frapper des médailles dont l'empreinte était une proue de navire avec cette légende : *ad coëmendum frumentum ex S. C.* Les empereurs qui suivirent la même méthode, l'exprimèrent en mettant sur les médailles la figure d'un vaisseau avec ces mots : *Annona Aug.* ou *Ceres Aug.*, et l'on en voit beaucoup de cette espèce frappées sous Néron et sous Antonin-le-Pieux.

§. 5. Le commerce de Rome s'accrut après qu'elle eut fait de l'Égypte une province de son empire : ce qui arriva sous Auguste, à la suite de la bataille d'Actium. Cette conquête porta

l'opulence dans Rome et y fit arriver en abondance les grains de cette fertile région. Elle se trouva dès-lors en communication avec les Indes, au moyen du commerce que Ptolomée Philadelphe y avait depuis long-temps établi. A cette époque, les Romains devinrent aussi puissans sur mer qu'ils l'étaient déjà sur terre.

§. 6. Quand ils adoptèrent les lois navales des Rhodiens, l'univers avait déjà retenti du bruit de leurs exploits maritimes. Les grands généraux avaient paru, et la réunion de tous les trésors, comme de tous les talens, avait acquis à Rome tous les genres de gloire. Le préteur romain, sans le secours des lois rhodiennes avait déjà pourvu, par une loi particulière, à quelques objets de contestation maritime. Les plaintes des passagers et des hôtes contre les friponneries des mariniers et de ceux qui les logeaient, étaient déjà parvenues à sa connaissance. Ces désordres ne seraient pas arrivés si les patrons des navires et les maîtres d'hôtelleries eussent été des gens de bonne réputation et d'une foi incorruptible; mais ces professions étant alors regardées comme très-viles, il n'y avait que des personnes mal famées qui les exerçassent. C'est à ces désordres que remédia le préteur, par son édit, *Nautæ, Caupones*,

Stabularii ut recepta restituant. Il accorda aux hôtes et aux passagers l'action *de Recepto*, qui naissait du contrat contre les mariniers et les aubergistes, pour tout ce qu'ils avaient consigné aux premiers. Il accorda encore une autre action appelée, *ex quasi delicto* contre les mêmes, par laquelle ils étaient tenus au double de la perte ou du vol commis dans le navire, ou dans l'hôtellerie.

§. 7. C'est dans le livre IV, tit. 9, qu'il est parlé pour la première fois dans les Pandectes des *navires* et des *mariniers.* Ce titre, si l'on en croit Cujas et Heineccius, n'est pas à sa place, puisque l'action *de Recepto* n'appartient pas aux premières actions qui doivent être intentées en justice et que Justinien avait promis de traiter dans les quatre premiers livres des Pandectes. Il a plu néanmoins à Tribonien de le placer dans cette partie, soit à raison de la ressemblance qu'il a avec le titre précédent, dans lequel il est parlé des arbitres qui ayant accepté l'arbitrage, étaient obligée de dire leur avis, comme le veut Cujas, soit parce que Julien, dans son édit perpétuel avait uni ensemble l'édit *de Receptis arbitris*, et celui *de Receptis a nautis, cauponibus et stabulariis*, comme l'a pensé Heineccius.

§. 8. Ce titre 9 comprend sept lois, savoir, trois d'Ulpien *ad edictum*, deux de Gaïus, sur l'édit provincial, et deux de Paul, aussi *ad edictum*. Le titre annonce qu'il veut parler de la première partie de l'édit, mais la dernière loi est encore relative à la seconde contre les maîtres des navires. Cela a fait accuser Tribonien de négligence, soit pour n'avoir pas donné en entier l'édit du préteur, soit pour avoir placé la dernière loi sous un titre auquel elle n'appartenait pas.

§. 9. Au commencement du quatorzième livre du Digeste, on trouve, le titre de *Exercitoria actione*. Il y est traité des contrats maritimes dans les sept lois qui le composent; dont deux d'Ulpien, trois de Paul sur l'édit, une de Gaïus sur l'édit provincial, et la dernière d'Africanus, tirée du livre huitième de ses questions. Dans cette dernière loi il est statué que le maître ou propriétaire du navire, qu'il appelle *exercitor navis*, et au bénéfice duquel sont tous les émolumens, soit condamné, par le préteur, à remplir toutes les obligations qui ont été contractées par celui qui est chargé de la conduite du vaisseau, qu'il appelle *magister navis*, c'est-à-dire le capitaine, soit pour ce qui concerne le fret, soit pour l'achat ou la vente des marchandises.

§. 10. Ce titre diffère de l'autre, *Nautæ Caupones, Stabularii ut recepta restituant.* Par cette action, l'armateur du navire est tenu de rendre ce qui a été confié à lui, ou à ceux qu'il a chargés de la conduite du navire, et qui l'y ont reçu, sous promesse de le mettre en sûreté. Cette disposition de la loi est applicable à tous ceux qui se trouvent sur le navire, et il veut en outre qu'ils soient condamnés au double, *ex quasi delicto*, à raison du dommage causé par chacun de ceux du ministère desquels il se servait. Par cette même loi l'armateur est obligé en vertu du contrat fait par le maître ou capitaine de son navire, et cela pour tout ce dont ce dernier s'est chargé. Ce titre est placé dans cet endroit parce que, suivant Cujas, Tribonien avait commencé à traiter des actions qui naissent de toutes les espèces d'obligations; et avant de passer outre, il ne voulut pas terminer ce traité, sans parler de celles qu'on intente contre quelqu'un par suite des obligations contractées par ses préposés, telles que les actions exercitoires, institoires et autres semblables.

§. 11. Tribonien, dans le titre Ier. du XIVe. livre, en parlant de l'action *exercitoire*, traite aussi des mariniers. C'est, peut-être, par

cette raison qu'il expose dans le second la loi *Rhodia de jactu*, quoique ce ne fût pas sa place. Il y est dit, que toutes les fois que pour sauver le navire, ou les marchandises, on est forcé d'en sacrifier quelques-unes en les jetant volontairement dans la mer, tous les propriétaires des marchandises chargées sur le navire doivent contribuer à cette perte, et indemniser celui qui, par ce moyen, a opéré le salut de tous. Ce titre est composé de dix lois ; savoir, quatre de Paul, une de Papinien, deux de Julien, une de Callistrate, une d'Hermogenien et unea utre de Volusius Mécianus. C'est tout ce que les Pandectes ont conservé des lois rhodiennes.

§. 12. Il est aussi parlé dans le Digeste de l'usure nautique ou contrat à la grosse aventure, au livre XXIIe. sous le titre *de Nautico fænare*. Ce titre est composé de neuf lois, dont deux de Modestine, deux de Paul, une de Papinien, une de Pomponius, une de Scévola, une d'Ulpien et la dernière de Labéon. Ces lois permettent un intérêt plus fort pour l'argent donné à change, ou à la *grosse*, attendu les risques maritimes auxquels est sujet l'argent prêté, infiniment plus fréquens que ceux que l'on court pour les contrats de terre.

§. 13. On trouve dans le livre LXIVe. le

titre 5, *Furti adversus nautas, caupones, stabularios.* Ce titre ne renferme qu'une seule loi; elle est d'Ulpien, et tirée du huitième livre *ad edictum.* En traitant dans ce 44e. livre des délits privés et des vols, on a cru peut-être, à propos d'indiquer ceux qui se commettent sur les navires et que nous appelons aujourd'hui *baratteries.* Cette action émane de l'édit du préteur *in duplum*; elle est générale et sans exception contre tous ceux employés sur les navires par les maîtres ou propriétaires, dans le cas où il se serait commis quelque vol.

§. 14. Le titre neuvième du même livre traite *de incendio, ruina, naufragio, rate, nave, expugnata.* Il comprend douze lois: savoir, quatre d'Ulpien, trois de Gaïus, deux de Callistrate, une de Paul, une de Néracius, et une autre de Marcianus. Il y avait contre le vol fait avec violence un édit, *de Vi bonorum raptorum.* Dans ce temps, comme encore aujourd'hui, on attachait une plus grande criminalité au vol, lorsque le voleur profitait, pour commettre son crime, d'un incendie, d'un naufrage et autres accidens semblables. Le préteur ajouta aux peines encourues pour le vol, celle dans ce cas, du quadruple pendant l'année utile, et celle *in simplum* après l'année expirée.

ARTICLE IV.

ARTICLE IV.

Des Lois maritimes contenues dans le Code Théodosien.

§. 1. THÉODOSE II par une loi du 15 janvier publia, en l'an 438, son code qui comprenait une collection de toutes les lois rendues par les empereurs légitimes ses prédécesseurs, depuis Constantin jusqu'à lui. A parler exactement, c'est le premier corps de lois qu'ait eu l'empire romain. Les codes Hermogénien et Grégorien existaient déjà; mais ils ne furent jamais revêtus du sceau de l'autorité souveraine, qui pouvait seule en assurer l'authenticité, et en rendre l'observation obligatoire (1).

(1) Ce code, dans toutes les éditions, est daté du XVe consulat de Théodose, qui se rapporte à la 435e année de l'ère chrétienne; mais on y trouve des lois qui ne furent rendues que dans l'année d'après; ce qui fait qu'il faut lire, selon moi, au lieu du 15e consulat, le 16e, qui appartient à l'an 436, de la même ère. Il paraît donc par cette date que la publication du code n'eut lieu que deux ans après.

§. 2. Ce code, commenté par le célèbre Godefroi, quoique compilé par Théodose avant Justinien, ne jouit plus aujourd'hui de la vénération accordée au second (1). Justinien cependant, tira beaucoup de lois et beaucoup de titres du code Théodosien. Le livre VIIe., titre 16 de celui-ci, correspond au 45e. titre du livre XIIe. de Justinien qui traite, *de Littorum et itinerum custodia.* Il contient trois lois d'Honorius et de Théodose. Honorius, par la première, abolit la garde des rivages et des ports, instituée par Stilicon, qui défendait qu'on pût aller d'Orient en Occident. Par la seconde il ordonne de garder les stations des rivages, des ports et des îles situées dans l'empire d'Orient, afin que les barbares qui ravageaient l'Occident, ne s'en ou-

(1) Le code Théodosien reçu et observé jusqu'à ce qu'il ait été abrogé par celui de Justinien, est un précieux monument de l'application et du soin que cet empereur mit à conserver et à sauver, pour ainsi dire, la jurisprudence romaine qui était entièrement inconnue à Rome, depuis que Honorius ayant transféré le siège à Ravene pour y vivre dans l'oisiveté, avait laissé prendre Rome et toute l'Italie par Alaric, roi des Goths : ce qui fut cause que ces peuples renversèrent toute la jurisprudence romaine, et assujétirent ce pays par eux conquis, à leurs lois.

vrissent pas le passage. Dans la troisième, Théodose défend le transport des marchandises chez les nations barbares, et prescrit la conduite que devaient tenir les patrons des navires lorsqu'ils partaient des ports.

§. 3. Le dix-septième titre qui est le suivant, traite de *Lusoriis Danuvi*, pour *Danubii.* Ce titre ne se trouve point dans le code de Justinien. *Naves Lusoriæ*, étaient des bâtimens armés lesquels parcouraient les fleuves qui divisaient l'empire romain, autant pour prévenir les courses des ennemis, que pour en faire eux-mêmes. Il y en avait sur le Rhin qui séparait l'empire de l'Allemagne, sur la Meuse, et sur le Danube qui le séparait de la Scytie. Dans la seule loi dont ce titre est composé, Théodose règle le nombre des navires qui doivent veiller sur les confins du territoire, et ceux qu'on devait réparer chaque année à mesure qu'ils en avaient besoin.

§. 4. Le titre 12e. du livre Xe. traite *de Classicis.* Justinien a placé cette loi dans le livre Xe., titre 13 de son code, dont j'ai précédemment parlé ; aussi je crois inutile d'en dire davantage.

§. 5. Le titre 5 du livre XIIIe. traite *de Navicularii*, de la même manière qu'à fait Justinien ; mais il ne contient que six loix, au lieu

que Théodose en avait relaté trente - huit. Seize lois de ce titre accordent certains priviléges aux *Naviculaires*, ou conducteurs de navires ; les autres prescrivent des règles pour réprimer leurs fraudes.

§. 6. Le titre suivant est *de Prædiis Naviculariorum*. Justinien l'a aussi adopté dans son code ; mais il ne contient que trois lois, tandis que Théodose y en a compris seize. L'objet de ce titre est que les biens des gens de mer détruits, vendus, et passant dans des mains étrangères, à quelque titre que ce soit, restent grevés des mêmes obligations dont ils l'étaient, lorsqu'ils appartenaient aux *naviculaires* susmentionnés.

§. 7. A ce titre succède l'autre, *de Navibus non excusandis*, qui correspond à celui précédemment indiqué de Justinien. Celui-ci contient également deux lois qui sont l'une et l'autre d'Arcadius et d'Honorius, tandis que Justinien n'en donne qu'une de ces empereurs, et l'autre de Théodose et de Valentinien.

§. 8. Le titre 8e. *Ne quid oneri publico imponatur*, contient la même loi d'Arcadius, transcrite par Justinien, dans son code sous le même titre.

§. 9. Le titre 9e. traite *des Naufrages*. Il com-

prend six lois, presque toutes admises par Justinien, et que par ce motif je me dispenserai d'expliquer.

§. 10. On ne trouve point dans le code de Justinien le titre vingtième du XIVe. livre du code Théodosien, *de Prætio piscis*. Il ne contient qu'une loi, qui est d'Honorius et de Théodose. Les pourvoyeurs de la table impériale appelés, *Ministeriales Obsonatores*, achetaient à un prix excessif le poisson des pêcheurs, mais n'étant jamais remboursés par ceux qui devaient les payer au nom de l'empereur selon le prix de l'achat ; ils s'en plaignirent à Théodose qui, pour mettre fin à toutes les querelles en taxa le prix par cette loi.

§. 11. Le titre suivant, *de Nautis Tiberinis*, est le même que celui précédemment rapporté de Justinien, et contient en effet la même loi.

§. 12. Justinien n'a pas jugé à propos de comprendre dans son code le titre 22e. du code Théodosien, *de Saccariis portus Romæ*. Il y avait à dix-huit milles de Rome un port, où l'on transportait, des provinces, le froment destiné à l'approvisionnement de la capitale; là était établi l'*Horreum* ou grenier public, dans lequel on conservait le blé, jusqu'à ce qu'on le trans-

portat à Rome. Il s'y était établi un corps de *Caudicarii*, ou mariniers du Tibre, autrement dits *Navicurii*, qui transportaient les grains à l'Annone de Rome. Les gens dont les fonctions étaient de mesurer le blé qu'on déposait dans les greniers, s'appelaient *Mensores Portuenses.* Il y avait encore des ouvriers appelés *Fabri Navales Portuenses*, dont parle une ancienne inscription retrouvée à Ostie (1), et enfin les *Saccarii.* L'emploi de ces derniers était de porter dans des sacs, les marchandises qui arrivaient dans les ports, moyennant un salaire

(1) Voilà l'inscription rapportée par Grutterus, pag. 437, n. 2, qu'on dit avoir été trouvée à Ostie sur la base d'une statue, ce qui m'a aussi été assuré par M. l'abbé Charles Fea, mon savant ami et célèbre antiquaire à Rome. *

P. Martio. Quir.
Philippo.
Curatori. Viæ. Prænestinæ.
Ædilicio. Curuli. V. Q. AB. Ærario.
Tribuno. Fabrum. Navalium.
Ostienses. Quibus. ex. S. C. Coire. licet.
Patrono. Optimo.
S. P. P.

* M l'abbé Fea vient d'être nommé par le Pape commissaire-général et président des antiquités dans tous les états de l'église.

fixe. Les empereurs Valentinien et Valence ordonnèrent par la seule loi qui forme ce titre, que les marchandises des particuliers arrivées en ce port, seraient aussi transportées par les *Saccarii*, ou par des gens attachés à cette compagnie, sous peine, contre ceux qui emploieraient d'autres personnes, de confiscation de la cinquième partie des marchandises. Tel fut le privilége accordé à ce corps, que l'on regardait comme nécessaire à la République.

ARTICLE V.

Des Lois Maritimes contenues dans le Code de Justinien.

§. 1. Le Code de Justinien (1) contient aussi des lois relatives à la marine : il est par conséquent nécessaire de donner une idée des titres qui y sont contenus, relativement à cette ma-

(1) Justinien Ier illustra la jurisprudence romaine par le Code de lois qui porte son nom, et qu'il publia en l'an 529, ensuite en 533, et auquel il ajouta la publication du *Digeste* et de *ses Institutes*. Ce fut en l'an 534 qu'il en fit la dernière publication; cet ouvrage s'est conservé jusqu'à nos jours. Long-temps après on y joignit les *Novelles*, recueil composé de 163 constitutions et de 13 édits de ce même empereur. Tous ces ouvrages, quoique défectueux à quelques égards, ont cependant mérité à Justinien le titre de restaurateur de la jurisprudence romaine. Il est vrai que Tribonien, Dorothée, Théophile et quelques autres savans jurisconsultes ont contribué à sa perfection.

tière. Le premier qui se présente est le vingt-cinquième, *de Institoria et Exercitoria actione.* Les Digestes ont expliqué la nature de l'action exercitoire. On ne trouve dans ce titre, qui contient six lois, que la quatrième, rendue par Dioclétien et Maximien, qui parle de cette action. Cette loi veut que les obligations contractées par le capitaine ou patron de navire préposé par une femme, l'obligent de la même manière que l'a fait la loi sur l'action Institoire. Cujas, dans ses Paratitles, explique en quoi ces deux actions se ressemblent, et en quoi elles diffèrent.

§. 2. Dans le titre XXXIII du même Code sont contenues quatre lois des mêmes empereurs Diocletien et Maximien qui traitent *de Nautico fœnore.* Ces lois contiennent des dispositions semblables à celles déjà annoncées dans le titre du Digeste ou des Pandectes.

§. 3. Le titre LXII, qui est le dernier du livre sixième, traite *de Hæreditatibus decurionum, navicularionum, cohortalium, militum, et fabricensium.* Chacun de ces objets a sa loi particulière; c'est pourquoi on en compte cinq. Elles veulent que si quelqu'un meurt *ab intestat* et sans héritier légitime, le fisc ne soit pas toujours appelé à l'hérédité, mais quelque-

fois certaines personnes, certaines sociétés ou corps moraux. Ainsi, par la loi première, l'empereur Constant ordonne que dans le cas de mort d'un naviculaire sans héritiers, la corporation des gens exerçant cette industrie, lui succédera, à l'exclusion du fisc. Le préfet de l'Annone, auquel cette loi est adressée, était chargé de son exécution, parce que, comme l'observe Cujas, le corps des Naviculaires, dont j'ai précédemment parlé, qui était au service de l'approvisionnement de l'Annone de la ville de Rome, était sous l'inspection et à la disposition de ce magistrat.

§. 4. Le livre onzième du Code commence par le titre : *de Navicularîis, seu Naucleris publicas species transportantibus.* Il contient six lois : une de Constantin, deux d'Arcadius et d'Honorius, une d'Honorius et de Théodose, et les deux dernières de Théodose et de Valentinien. Les naviculaires ou patrons des navires, formaient alors une espèce de corps et de collége, dont les fonctions étaient de transporter les effets des particuliers ; mais ils étaient en outre obligés de recevoir à bord, de la part des administrations provinciales, du blé, de l'huile, de l'orge, du vin, de l'argent pour les transporter à la ville ou aux camps militaires.

Dans ces lois, on parle de leurs priviléges, de leurs obligations, de leurs délits et des peines qu'ils encourent.

§. 5. Ce titre est suivi de celui qui traite, *de Prædiis et omnibus rebus naviculariorum.* Il contient trois lois : une de Valentinien et de Valence, l'autre des mêmes empereurs et de Gratien, et la troisième d'Arcadius et d'Honorius. Les naviculaires, dans le temps de l'approvisionnement de l'Annone et du transport d'autres marchandises publiques, faisaient un marché avec le fisc et ses ministres, par lequel ils s'obligeaient à les conduire à leur destination. Il résultait de cette convention que tous les biens des naviculaires étaient, par une hypothèque tacite ou expresse, engagés en faveur du fisc. On explique, dans ce titre, les différens effets de cette hypothèque.

§. 6. Les naviculaires étant, de cette manière, obligés de transporter le froment de l'Annone et autres objets à Rome, ainsi que les armes et les soldats à l'armée, il arrivait quelquefois qu'on n'avait pas le nombre suffisant de navires, puisque dans de telles circonstances, les capitaines avaient soin de s'éloigner pour ne pas être contraints : aussi dans le titre III, *de Navibus non excusandis*, on pres-

crit qu'on pourra disposer de tous les navires de la portée de plus de deux mille muids quand le besoin l'exigera, sans aucun égard aux priviléges dont ils pourraient jouir. Ce titre contient deux lois; la première est d'Arcadius et d'Honorius; la seconde de Théodose et de Valentinien.

§. 7. Il était défendu à Rome de charger des marchandises appartenant à des particuliers sur un navire du gouvernement. Cette loi était sans exécution; c'est ce qui détermina les empereurs Honorius et Arcadius à rendre la loi qui forme seule le titre 5 du même livre, *Ne quid oneri publico imponatur*, par laquelle ils ordonnèrent que dans la suite personne ne pourrait charger des marchandises particulières sur les navires qui portaient celles appartenant à la République; et le cas de naufrage arrivant par cause d'une charge excessive du navire, outre le dommage que devait rembourser celui qui avait transgressé la loi, il était encore puni de peines corporelles et afflictives.

§. 8. On trouve à la tête du titre 6, *de Naufragiis*, une excellente loi d'Antonin; la seconde de Valentinien et de Valence; la troisième est de Valentinien et de Théodose; la quatrième de Valentinien, Théodose et Arca-

dius; la cinquième et la sixième enfin, sont de Théodose et d'Honorius. Le titre seul qui contient ces lois, explique assez de quoi elles traitent.

§. 9. Il est encore question de ces matières dans le titre 12 *de Classicis*. Cujas soutient, et avec lui Godefroi, que les *Classiques* étaient des soldats destinés à nettoyer les fleuves et à d'autres services publics. Perezius, au contraire, prétend, et, selon moi, avec plus de raison, que c'étaient des soldats attachés à défendre les armées navales des excursions des ennemis. Il n'y a dans ce titre qu'une seule loi : elle est de Valentinien et de Valence, adressée au préfet du prétoire d'Orient. On lui ordonne d'augmenter le nombre des classiques, *ex incensitis, et adcrescentibus*, lesquels étaient des enfans de rameurs et de classiques qui se trouvaient déjà habitués au métier de leurs pères.

§. 10. Il était établi, comme je l'ai dit précédemment dans le titre *de Navibus non excusandis*, que tous les vaisseaux fussent tenus de faire le transport des marchandises appartenant à l'état, et de se prêter, bon gré malgré, à un service qui regardait l'intérêt public. Mais comme il ne s'agissait dans ce titre que des bâtimens de mer, et particulièrement de ceux du port de deux mille muids de froment, on

pouvait douter si, dans cette disposition, étaient compris de petits navires qui fréquentaient le Tibre, et dont le principal emploi était de transporter à Rome les grains arrivés de l'Égypte, de la Sardaigne et de la Sicile, qu'on apportait jusqu'à l'embouchure de ce fleuve sur des vaisseaux plus considérables. Ces navires, en faveur des services qu'ils rendaient à la capitale, paraissaient devoir être exempts de toute réquisition. Le besoin de statuer sur cet objet motive la seule loi de Valentinien et de Valence, *de Nautis Tiberinis*, qui forme le 27e. titre du livre XIe. Elle porte que personne de ceux qui ont des navires pour la navigation du Tibre, ne pourra être dispensé de l'obligation du service public.

§. 11. Les Novelles de Justinien qui sont les dernières constitutions faites par cet empereur, après la publication de son second Code, et qui composent la quatrième et dernière partie du Droit civil romain (1), contien-

(1) Quelques interprètes ont avancé que ces constitutions postérieurement données par Justinien, ont été appelées *Novelles*, par la raison qu'elles établissaient un droit nouveau, et contraire au droit du Digeste et du Code; mais leur opinion n'est pas sou-

nent aussi quelques dispositions concernant l'usure nautique. La Novelle 106e., approuve les différens usages en vigueur, conformément auxquels, le créancier pouvait recevoir plus de douze pour cent, qui était l'usure centime légitimée par les lois dans les contrats de change maritime, ou à la grosse; mais par la Novelle 110e. Jusintien, en abrogeant les dispositions de la 106e., défend, sous quelque prétexte que ce soit, de porter l'intérêt maritime au-delà de douze pour cent. Ces Novelles sont les seules de Justinien, dans lesquelles il soit question des affaires maritimes.

§. 12. L'Authentique *Navigia* et la constitution de l'empereur Frédéric, *de Statutis, et constitutionibus contra ecclesiæ libertatem editis tollendis* placée dans le Code sous le titre *de Furtis*, établit que tous les navires et les marchandises des commerçans battus par la tempête ou éprouvant quelque autre accident qui aborderont dans quelque lieu que ce soit de

tenable, puisque totes les novelles ne sont pas contraires aux lois qui se trouvent dans ces deux collections. Il faut dire avec Cujas, qu'elles ont été ainsi appelées : *quasi novæ constitutiones, et post Codicem Justiniani repetitæ prælectionis promulgatæ.*

l'Empire, resteront dans l'entière et pleine propriété de ceux à qui elles appartenaient avant l'événement; à moins qu'ils ne soient reconnues pour ennemis de l'empereur, ou pour des pirates; et cela sous peine de confiscation des biens, et d'autres peines arbitraires. Chacun sait de quelle manière cette constitution fut insérée dans le Code, et par quel motif on y trouve treize constitutions de deux empereurs Frédéric.

ARTICLE VI.

ARTICLE VI.

Des Lois Maritimes contenues dans les Basiliques.

§. 1. A L'EXEMPLE de Justinien, l'empereur Basile publia en l'année 877, une compilation de lois divisées en quarante livres. Léon VI, son fils, et successeur au trône, en ajouta vingt autres. Toutes ces lois sont connues sous le nom de Basiliques, et elles ont été la base de la jurisprudence de l'empire grec jusqu'à sa destruction.

§. 2. Cette compilation publiée à Paris en 1647, par Charles Annibal Fabrot, contient quelques lois maritimes dans le livre LIIIe., qui comprend six titres sur cette matière.

§. 3. Le premier est, *de Nauticis obligationibus, et omnis generis actionibus, quæ nomine navium, et omnium in eis navigantium, exercitorum, magistrorum, nautarum mercatorum, reliquorum, que vectorum instituuntur, et de naufragio.* Ce titre comprend cinq lois tirées du Digeste et du Code de Justinien. La première est la même que celle d'Ul-

pien, qui se trouve dans le Digeste, au titre *Nautæ, Caupones, Stabularii.* La seconde est du même jurisconsulte, tirée de la loi première Digeste *de Exercitoria actione.* La troisième de Paul est établie sur la loi 26, §. 6, Digeste *Mandati.* La quatrième d'Ulpien n'est qu'un extrait de la loi 11, Dig., *Furti adversus nautas.* La cinquième enfin est la même que la loi 4 du Code *de Institoria et exercitoria actione.*

§. 4. Le second titre est, *de Nave vindicanda.* Il comprend trois lois d'Ulpien; ce sont la loi 13, §. 1, Dig. *Locati;* la loi 27, §. 15, Dig. *ad Legem Aquiliam;* et la loi 29, §. 1, Cod. La quatrième est de Labeon, extraite de la loi 29, Dig. *de Instrumento legato.*

§. 5. Le troisième titre est celui *de Naufragio, et jactu, et collatione,* et contient les lois suivantes. Les deux premières sont de Paul, tirées de la loi 1 et 7, Dig. *ad Legem Rhodiam.* La troisième et la quatrième de Julien tirées de la loi 6; la cinquième de Paul, de la loi 7; la sixième de Julien, de la loi 8; la septième d'Ulpien, de la loi 43, §. 6, Digeste *de Furtis;* la huitième de Javolène, de la loi 21, §. 1. Dig. *de Adquirenda possessione;* la neuvième d'Ulpien, de la loi 1re. et suivantes, Dig. *de Incendio, etc.;* la dixième de Gaïus, de la loi 1re.

Dig. *ad Legem Juliam de vi privata ;* et la dernière du même Gaïus *de Incendio, etc.*

§. 6. Le quatrième titre est celui *de Nave legata.* Il ne contient que la loi de Pomponius 24, §. 3, Dig. *de Legatis* 1.

§. 7. Le cinquième titre *de Nautico fœnore*, est composé de cinq lois différentes. La première est de Modestinus tirée de la loi 1re. Dig. *de Nautico fœnore ;* la seconde est la loi 26 Cod. *de Usuris ;* la troisième est prise de la loi 2 Cod. *de Nautico fœnore ;* la quatrième d'Ulpien, est la loi 5. Dig. *Qui potiores in pignore ;* et la cinquième du même Ulpien, de la loi 6, §. 1. Dig. eod.

§. 8. Le sixième titre est celui *de Piscatoribus, et Piscatione, ac de jure maris.* Ce titre contient une seule loi, elle est d'Ulpien, tirée de la loi 13. §. 7. Dig. *de Injuriis.*

§. 9. Le huitième titre contient les 48 chapitres qui composent le supposé droit maritime des Rhodiens ; il a quatre lois, une prise dans le tit. 2 du livre XI du Code ; l'autre du tit. 5 du même livre ; la troisième ainsi que la quatrième du titre 1 du livre XIIe, et depuis le titre 9 jusqu'au 14 du livre XLVIIe des Digestes, dans lesquels on traitait encore des matières maritimes.

ARTICLE VII.

Des Lois maritimes promulguées par l'empereur Léon.

§. 1. Les lois et les constitutions de l'empereur Léon, indiquées dans le précédent article, et dont quelques-unes sont relatives à la marine, méritent encore attention.

§. 2. La constitution 56 révoque la loi 13, §. 7, Dig. *de Injuriis et famosis libellis*, dans laquelle est prescrite la nature de l'action contre le propriétaire d'un fond de terre, situé le long de la mer, s'il voulait interdire la pêche sur les bords de sa propriété ; mais il y est aussi établi que tout propriétaire légitime d'une pareille terre, aura le droit de défendre, à qui que ce soit, de pêcher sur ses rives sans sa permission.

§. 3. La constitution 57e. prescrit la distance réciproque à laquelle doivent se trouver en mer les stations des pêcheurs, et elle la fixe à 365 pas romains.

§. 4. La constitution 64e. annulle la loi 3, Dig.

ad Legem Corneliam de siccariis, qui condamnait à mort ceux qui cachent des effets sauvés du naufrage, et commue cette peine en une amende du quadruple de la valeur.

§. 5. La constitution 102e. veut que quelqu'un qui désire de prendre une station pour la pêche, n'ayant pas de terrain suffisant, puisse contraindre son voisin à entrer avec lui en société, et à lui céder l'espace qui lui manque.

§. 6. Enfin, la 103e. veut que, dans le cas d'une pareille société, celui qui a cédé une petite partie de terrain, partage le gain par égale portion avec celui qui en a cédé une plus grande partie; parce que, dans ce cas, le gain n'est pas produit par la plus grande ou plus petite portion de terrain, mais par l'industrie et les travaux des pêcheurs. C'est pourquoi il ne peut pas y avoir lieu à la règle connue, que le bénéfice doit se partager entre les associés à proportion du capital mis en société ou en commun.

ARTICLE VIII.

Des Lois du Consulat de la Mer.

§. 1. APRÈS les lois grecques et romaines, les plus célèbres et les plus anciennes sur le commerce et la navigation maritime qui soient parvenues jusqu'à nous, sont celles contenues dans la collection si connue de tout le monde, sous le titre de *Consulat de la Mer*.

§. 2. Dès le premier temps de son origine, le *Consulat de la Mer* devint la loi commune à laquelle se soumirent presque toutes les nations de l'Europe qui s'étaient adonnées au commerce, précisément parce qu'il contenait toutes les lois et les usages des places maritimes. C'est le motif qui le fit adopter et respecter de chacun comme loi invariable, et faite pour maintenir la simplicité et la bonne foi du commerce (1).

(1) Vinnius *ad Peckium* in lege 1, Dig. ad Legem Rhodiam.—Card. de Luca, *deCredito* disc. 107. n. 6 —Casaregis, *de Com. et merc.* disc. 4. n. 14. disc. 6, n. 14, disc. 19, n. 3, et disc. 213, n. 11. et 12. —Lubeck, *de Jure avariæ*, p. 110.— Targa, *Ponder. maritime*, cap. 96, §. 3.

§. 3. D'après les témoignages irrévocables de la grande considération dont a joui de tous les temps le *Consulat de la Mer*, on peut juger facilement combien sont mal fondés les reproches que fait à ce code de lois M. Hubner dans la préface de son livre *de la Saisie des Bâtimens neutres*. Il l'appelle « une masse informe » et un amas assez mal choisi de lois mari- » times et positives, et d'ordonnances particu- » lières du moyen âge ou des siècles peu éclai- » rés, jointes à une compilation de décisions » privées. . . . . Les ordonnances mention- » nées ont pu obliger dans le temps les sujets » des législateurs : mais comme elles ne sont » que particulières, elles n'ont jamais pu obliger » qu'eux ; et comme elles sont actuellement » surannées, elles n'obligent plus personne ».

§. 4. On sent aisément la frivolité des motifs qu'il oppose à l'opinion générale, qui admire dans les dispositions du *Consulat de la Mer*, l'esprit de justice et d'équité qui les a dictées. C'est avec raison que M. Émérigon lui reproche, dans la préface de son *Traité des Assurances maritimes*, qu'ayant vu, dans le chapitre 274 du *Consulat*, une décision contraire à son système, il s'est irrité contre l'ouvrage entier ; mais que s'il l'avait examiné attentive-

ment, il se serait convaincu que les décisions contenues dans cette collection de lois, sont fondées sur le droit de la nature et des gens, et que, par cette raison, elle a été toujours digne du respect des nations les plus policées. Telle est aussi l'opinion des plus célèbres écrivains sur les matières maritimes (1).

§. 5. On aurait pu encore appliquer à M. Hubner, ce que répondirent à l'empereur Julien l'Apostat quelques savans évêques chrétiens. Ce prince leur parlant avec mépris de la doctrine d'Apollinaire, ils eurent le courage de lui dire

(1) Vinnius, *ad leg.* 1, *ff.*, *de Lege Rhodia*, p. 190, en parle dans ces termes : *Apparet ex scriptoribus, qua Hispanis, qua Italis, Gallis et Anglis, bonam partem legum, quibus hodie ad res maritimas utuntur, depromptam esse ex libro Consulatus.* — Casaregis, *de Com.*, disc. 213, n. 12, dit aussi : *Consulatus maris in materiis maritimis, tanquam universalis consuetudo habens vim legis, inviolabiliter attendenda est apud omnes provincias et nationes.* — Lubeck, dans ses *Annotations sur les Avaries*, p. 110, ajoute à ce sujet : *Cæterum omnium fere gentium leges et consuetudines maritimas collectas, et in cæteris capitibus dispositas, videre licet, in elegantissimo libro qui vocatur* Consulatus maris, *ex lingua italica in belgicam translatus.*

en face : *Legisti, sed non intellexisti ; si enim intellexisses, non improbasses* : Vous avez lu, mais vous n'avez pas compris ; sar si vous aviez compris, vous n'auriez pas blâmé.

§. 6. Le *Consulat de la Mer* comprend 294 chapitres ; mais jusqu'au 44e., il n'y est question que du mode judiciaire pratiqué au tribunal, et par les consuls de Valence (1). On trouve depuis ce chapitre jusqu'à la fin, les meilleures lois qui aient été données, et qui, dans ces temps, furent rédigées par des hommes habiles en ces matières, et d'une prudence consommée. Ils firent ces excellens réglemens sur la navigation et sur les contrats maritimes, en ne suivant d'autres principes et n'ayant d'autres guides que la raison et les usages. En continuant l'examen de ce livre précieux, on voit comment doit se comporter le maître ou capitaine du navire envers ses matelots, les passagers, les propriétaires du bâtiment et des marchandises, et quelles sont les obligations des uns envers les autres.

---

(1) En citant le *Consulat*, proprement dit, je suivrai l'édition de Venise, avec l'explication de Casaregis, imprimée dans le tom. 3e de ses Œuvres, *in-fol.*

§. 7. Le nom de *Consul*, si usité chez les Romains, fut donné, dans le temps de la basse latinité et du moyen âge, à différens magistrats des autres nations. Ce titre fut attribué plus particulièrement à ceux qui, dans les grandes places de commerce et dans les ports de mer, étaient chargés de défendre et protéger les droits et les marchandises des négocians de leur nation, établis dans les pays étrangers où ils faisaient leur résidence. Une charte du roi Jaques d'Arragon, de 1268, par laquelle il accorde aux habitans de Barcelone la faculté de se choisir des *Consuls* dans les pays au-delà de la mer (1), fait allusion à cette dénomination. Guide, roi de Jérusalem, vers l'an 1190, avait déjà accordé aux Marseillais la faculté de se choisir à Accon des *Vicomtes* ou des *Consuls* de leur nation, devant lesquels devaient être portées les contestations qui s'élevaient entr'eux et les étrangers. Ducange, dans son *Glossaire*, au mot *Consules*, dit la même chose, et donne pour preuve le *Consulat de la Mer*, imprimé à Venise en 1576, en langue italienne: il ajoute que le magistrat de Pise, qui demeurait à Constantinople, était appelé, *Consul*

(1) *Collection diplomat.*, *Española*, n. 240, p. 360.

et *Bajolo* auprès des Vénitiens (1). On peut voir d'ailleurs dans les Chroniques de Pise, qu'il existait, avant le dixième siècle, dans cette République, une magistrature suprême, sous le nom de *Consuls*, ou *Consuls de l'Art de la Mer.*

§. 8. Chez les Sarrasins, l'amiral était le suprême modérateur de tout ce qui concernait la marine et les armées navales. On appelait alors sa dignité *Consulat ;* et l'on trouve dans Euloge de Tolède, cette expression employée dans le même sens.

§. 9. En parcourant les lois des Visigoths (2), on trouve, que les contestations qui s'élevaient entre les marchands étrangers, devaient être décidées par leurs propres juges, appelés alors

---

(1) *Charta Guidonis Regis Hierosolim.*, anni 1190 apud Guesnejum *in Annal. Massil.* — Codinus, *de Officiis*, cap. 7, n. 9 : Et Gregoras observent, *Pisanorum magistratum qui Constantinopoli degebant* Consulem *appellatum, qui apud venetos* Bajulus *dicebatur.*

(2) Lib. 11, tit. 3, §. 2 ibid. : *Si transmarini negotiatores inter se causam habuerint, nullus de sedibus Visigothiœ regum eos audire prœsumeret, nisi tantummodo suis legibus audirentur apud Tolonarios suos.*

Tolonarii, ou autrement *Bayles* et *Prieurs* des marchands (1). On les appelait *Senieurs* dans les places de commerce des villes Anséatiques (2). Dufresne (3) observe à ce sujet, qu'anciennement en France, parmi les dignités palatiales, il y en avait une appelée en latin, *Mercati Palatii Tolonearium*, dont les fonctions étaient de présider aux *Portolans*, et de juger les procès qui s'élevaient à l'occasion de certaines affaires maritimes.

§. 10. Voilà pourquoi, la jurisdiction qui était de la compétence de cette espèce de magistrats maritimes, fut appelée *Consulat*, nom qu'elle porte encore dans plusieurs villes maritimes d'Espagne et d'Italie. On dut aussi donner le nom de *Consulat* aux lois qui servaient de règle à ceux qui avaient recours à cette jurisdiction, et l'étendre même au livre qui contenait ces mêmes lois.

§. 11. Les savans sont fort étonnés de ce

(1) Marquardus, *de Jure mercatorum*, lib. 3, cap. 6, n. 18.

(2) Marquardus, *loc. cit.* n. 33.

(3) Dufresne, *Glossar. med. et inf. latin.*, tom. 3, pag. 1081.

qu'on ignore jusqu'à ce moment, quand, et par qui cette précieuse compilation fut faite, et quelle fut enfin la nation qui la publia avec le titre de *Consulat de la Mer;* titre sous lequel elle obtint dans la suite une si grande autorité qu'elle fut respectée de tout le monde, non par la puissance de quelque loi, qui lui eut attaché une sanction obligatoire, mais par la seule excellence des dispositions qu'elle renfermait.

§. 12. Arnold Vinnius, dans son *Commentaire sur Peckius,* au titre de la loi *Rhodia de Jactu,* et dans son *Épître dédicatoire,* dit que selon les Écrivains italiens, espagnols, français et anglais, la majeure partie des lois dont font usage ces peuples dans les contestations sur des affaires maritimes, est extraite du livre du *Consulat*, qu'on disait avoir été composé du temps de Saint-Louis, roi de France.

§. 13. André Crusius, dans son livre intitulé, *Commentaire historique, philosophique, juridique*, sur la loi 9e., Dig. *ad Legem Rhodiam de jactu*, examinant les lois relatives aux affaires maritimes, dit la même chose du *Consulat*, et cite avec Vinnius, Arthur Duk. Cet Anglais dit à ce sujet que, dans son pays, le *Consulat* de la mer a aussi force de loi, comme

le Droit romain et toutes les lois particulières à sa nation.

§. 14. Grotius et Marquard (1) croient que le *Consulat* a été fait dans le temps des croisades, par ordre des anciens rois d'Arragon, et tiré des ordonnances nautiques qui étaient alors émanées des empereurs grecs, de ceux d'Allemagne, des rois de France, de Syrie, de Chypre, de Majorque et Minorque, et des républiques de Venise et de Gênes.

§. 15. Targa, dans ses *Ponderazioni marittime*, cap. 92, et Casaregis, dans la *Nuova spiegazione del Consolato del mare,* qu'il publia à Venise l'an 1737, prétend, dans son *avis au lecteur*, que cette compilation est l'ouvrage des anciens rois d'Arragon; qu'elle a été écrite dans leur langue, et qu'ensuite ayant été adoptée par les nations de l'Europe les plus versées dans le commerce maritime, chacune la traduisit dans la sienne. Il n'appuie, cependant, cette opinion de l'autorité d'aucun écrivain, ni d'aucun fait historique, quoique il écrivit huit siècles après la publication et l'établissement du

(1) Grotius, *de Jure belli ac pacis*, lib. 3, cap. 1, §. 5, *in Allegat.* n. 6. Marquardus, *de Jure mercatorum*, cap. 5, n. 39.

Consulat, comme il le dit lui-même; il ne fait pas même attention que ce qu'il avance est contraire à la préface placée à la tête de ce livre.

§. 16. Cette préface contenant les noms de tant de souverains qui reconnurent le *Consulat*, avec l'époque de son acceptation, est ce qui me servira de guide pour rechercher dans quel temps et par qui a pu être recueillie cette compilation, puisqu'il n'y a eu personne, jusqu'à présent, qui soit parvenu à s'en assurer; il est d'ailleurs facile de voir que cette même préface est supposée et apocryphe dans toutes ses parties, lorsqu'on la considère avec une exacte critique, et l'histoire à la main, comme je vais le faire dans les paragraphes suivans.

§. 17. L'auteur précité commence par dire que le *Consulat* fut reconnu d'abord à Rome, au mois de mars de l'an 1075, à Saint-Jean-de-Latran, où les Romains jurèrent de l'observer à jamais. Il ne nomme cependant pas, comme il le fait lorsqu'il s'agit des autres pays, celui qui sanctionna cet acte public d'acceptation. On sait d'ailleurs que la chaire de Saint-Pierre était occupée alors par le courageux Saint-Grégoire VII, qui, jaloux à l'excès de son autorité souveraine, n'aurait certainement pas permis que les Romains sanctionnassent une loi nouvelle

sans son autorité et sans son intervention.

§. 18. Il veut qu'immédiatement après, le *Consulat* ait été reconnu en 1111 à Acre, par le roi Louis et par le comte de Toulouse, lors de leur passage à Jérusalem; mais si l'on veut croire la préface de cette compilation, l'histoire de ce temps sera entièrement renversée. Dans la même année régnait en France Louis VI, qui ne songea jamais à faire le voyage de la Terre-Sainte. La seconde croisade fut entreprise sous le règne de Louis VII, son fils, qui s'embarqua en l'année 1147, pour passer au Levant. Si c'est ce Louis là qui approuva à Acre *le Consulat de la Mer*, aux termes de la préface, il ne pouvait le faire en 1111; car il n'existait pas alors, n'étant né qu'en 1118. Il est donc évident que l'auteur s'est trompé, en indiquant cette année, ainsi que dans la chronologie des autres peuples qui, dans la suite, accueillirent ces lois.

§. 19. Mais en supposant que Louis VII soit celui dont on veut parler, on n'aperçoit pas non plus la raison qu'il pouvait avoir d'approuver le *Consulat* dans Acre, soit pour l'usage de la France, soit pour celui des peuples de l'Orient. Il ne pouvait pas être question de la France, puisque l'auteur de la préface dit

dit lui-même qu'il fut admis à Paris en 1250; ce ne pouvait pas être pour le Levant; car Louis n'avait pas le droit d'y exercer seul un acte de juridiction de cette importance. Baudouin III était alors roi de Jérusalem. On sait que Louis se croisa avec Conrad, roi de Germanie, et qu'en l'an 1148, il se tint au port d'Acre une assemblée générale pour délibérer sur les entreprises qu'on devait exécuter contre les infidèles. Guillaume de Tours, qui raconte ces faits, dit que Conrad, Louis et Baudouin s'y réunirent avec leurs cours respectives; et non seulement il ne dit pas un mot de cette adoption supposée faite par Louis, mais il donne de plus à entendre que ces lois nautiques, pour l'Orient, ne pouvaient pas être approuvées par Louis seul.

§. 20. Différens princes et seigneurs qui avaient accompagné ces trois monarques, intervinrent à cette assemblée. Guillaume de Tours qui en donne les noms, ne fait aucune mention du comte de Toulouse. Ce prince, qui peut-être était le comte Alphonse, ne peut, ni s'y trouver, ni y prendre part, car il était mort à Césarée depuis l'an 1147, et par conséquent, avant la tenue à Acre, de la diète générale; ainsi il ne se rencontra pas dans

cette ville avec Louis : ce qui détruit absolument le fait que l'auteur avance dans sa préface.

§. 21. D'Acre il passe à Majorque. Il veut qu'en l'année 1112, les Pisans y aient accepté le *Consulat*, et qu'ils y aient prêté le serment de l'observer toujours ; mais l'histoire contredit encore cette époque. Il est de fait, que dans ce temps, les Maures étaient en possession des îles Baléares, c'est-à-dire, de Majorque, de Minorque et d'Yvice, ou Evice, et que, par-conséquent, ils étaient à portée d'inquiéter, par leurs pirateries, toutes les côtes d'Italie. Les Pisans, célèbres alors par leur habileté dans l'art de la navigation, et puissans sur mer, excités par le pape Pascal II, essayèrent de les chasser de ces îles. Après s'être rendus maîtres, en l'an 1114 d'Yvice, ils entreprirent le siége de Majorque, dont ils se rendirent maîtres l'année suivante 1115. Ils en détruisirent toutes les habitations, pour ôter ces repaires aux pirates africains, comme on le voit dans les différentes chroniques des Pisans rapportées par Muratori au tome VI de ses Annales. Quoique l'Ughelli dise, dans le titre du poëme sur cette guerre, composé par Laurent Vernense ou da Verna, diacre de Pierre, archevêque de Pise, et auteur

contemporain, que cela arriva en l'année 1114, Muratori démontre néanmoins, par des preuves authentiques, que cet événement eut lieu en l'année 1115 précédemment indiquée ; et il ajoute que suivant l'Ughelli même, cette expédition fut entreprise et terminée dans les deux années 1113 et 1114 de l'ère chrétienne (1). Il y a plus, le savant Fabroni place cette expédi-

(1) La Chronique, tirée d'un manuscrit de Lucques (*Muratori rer. Italic.*, tom. 6), parlant des pertes faites par les Sarrasins dans cette expédition des Pisans, en 1114 et 1115, dit : *Pisani ultrà quinquaginta Saracenorum millia occiderunt.* — Volterano ajoute ensuite : (*in Geograph.*, lib. 5, *de reb. Pisan*): *Sed et rege saraceno Majoricæ interfecto reginam captam cum parvo filio Pisas, in triumphum duxere, ubi ab urbis Præsule christianus simul et canonicus S. Mariæ factus in paternum regnum dimittitur.* — L'Ughelli, dans son *Italie sacrée*, liv. 3, dit aussi que la mère de ce jeune prince prisonnier, qu'on nomma Lambert, se fit chrétienne : *Christiana devota Santæ Mariæ permansit.* Elle mourut à Pise, où on lit sur son tombeau l'épithaphe suivante :

Regia me proles genuit, Pisæ rapuerunt,
His ego cum nato bellica præda fui.
Majoricæ regnum tenui, nunc condita saxo
Quod cernis, jaceo fine potita meo.

tion dans les deux années 1113 et 1114 de l'ère vulgaire (1) ; d'où il résulte évidemment que les Pisans n'acceptèrent pas le *Consulat de la Mer* à Majorque en l'année 1112, puisque dans ce temps, cette île était encore en la puissance des Maures.

§. 22. Dans une des chroniques de Pise, il est rapporté aussi, qu'après avoir chassé les Maures de cette île, les Pisans détruisirent tout, et que s'étant partagé leurs dépouilles, ils s'en retournèrent dans leur patrie, comblés de gloire et de richesses. Il n'y avait donc aucune raison de laisser des lois maritimes dans un pays dévasté, et où elles ne pouvaient être observées faute d'habitans; d'un autre côté, ces lois n'avaient pas encore été publiées à Pise. Si l'on suit les époques indiquées par l'auteur de la préface, il paraîtrait que les Pisans auraient voulu les établir ailleurs, avant de les faire observer dans leur propre pays. Cela est d'autant moins croyable, que Vernense, dont j'ai déjà fait mention, qui décrit jusqu'aux plus petites circonstances de cette guerre, quoiqu'il ait parlé de cette époque, n'a pas dit un seul mot de ce

(1) *Eloge de Pierre Moriconi*, par M. Ange Fabroni, n. 19.

fait, qui méritait certainement d'être rapporté, comme la preuve d'une souveraineté acquise par la force des armes. Les autres chroniques de Pise n'en font non plus, aucune mention; elles ne disent pas davantage que ces lois aient été reçues à Pise l'an 1118, dans l'église de Saint-Pierre de la Mer, Ambroise Miliari étant podestat de la république, et que ce soit lui qui ait prêté le serment de les observer, comme le prétend l'auteur de la préface.

§. 23. A l'égard de Constantinople, il prétend que la commune de Venise et le roi Jean, dès qu'ils en eurent chassé les Grecs, jurèrent d'observer le *Consulat* dans l'église de Sainte-Sophie pendant l'année 1215. Constantinople fut pris deux fois par les Latins : la première, en l'an 1203, lorsque les croisés Français et Vénitiens, s'étant rendus maîtres de cette ville, ôtèrent le trône à Alexis Ange, qui s'en était emparé, et y replacèrent Isaac Ange avec son fils Alexis. Ce prince fut cependant vu de mauvais œil par les Grecs, parce qu'il était parvenu à l'Empire par le moyen des Latins. Les débats qui s'élevèrent à ce sujet, entre la noblesse grecque et le peuple, furent cause que la première élut pour empereur un certain Constantin, et le second, un autre Alexis, surnommé

Murzulfe. Au milieu de ces agitations, les Latins prirent la résolution de s'emparer de Constantinople, et d'en faire le siége de leur puissance. Ils s'en rendirent maîtres, en effet, en l'année 1204, ensuite ils partagèrent l'Empire. Les Vénitiens eurent différentes provinces, îles et villes détaillées dans le mémoire annexé à la chronique d'André Dandolo. On élut un empereur latin; ce fut Baudouin, comte de Flandres, auquel succéda, en l'an 1206, Arrigues, comte de Flandres, son frère, qui mourut l'an 1216 (1).

§. 24. En rapprochant ces traits d'histoire de ce que raconte l'auteur de la préface du *Consulat de la Mer* sur son acceptation à Constantinople, on s'apercevra bientôt de l'erreur grossière dans laquelle il est tombé, puisque la prise de Constantinople ne s'accorde point avec l'époque qu'il a indiquée. Elle est arrivée, comme nous avons vu, dans les années 1203 et 1204; lui, au contraire, la place en 1215. Il dit que la république de Venise accepta ces lois à Constantinople; pourquoi donc pas à Venise? Par qui furent-elles présentées aux Vénitiens dans cette capitale de l'empire? Les historiens les

---

(1) Voyez *l'Art de vérifier les Dates*, art. Constantinople.

plus exacts n'en font aucune mention. Sandi (1) veut, au contraire, que la compilation la plus ancienne et la plus authentique n'ait point été connue à Venise avant 1252, et il ajoute que pour en assurer l'observation, la république de Venise préposa à cet effet, des zélés citoyens. En tenant donc pour incontestable, comme elle l'est, la prise de Constantinople en 1204, il est impossible de la faire concorder avec l'époque de l'acceptation du *Consulat*, en 1215, puisque c'était alors le tems du règne d'Arrigues, et que les Vénitiens ne se réservèrent que le droit d'y élire le Patriarche latin.

§. 25. Le roi Jean, que l'auteur de la préface dit avoir juré, dans le même lieu et dans la même année, d'observer les lois du *Consulat*, se trouve encore là bien à propos pour mettre plus au jour son imposture. Il n'est question de ce prince dans aucune histoire; mais il est seulement parlé de Giovaniccio, roi des Bulgares, qui, en 1205, se rendit maître de Constantinople, avec le secours des Grecs qui s'étaient révoltés de tous côtés, et fit prisonnier l'empereur Baudouin. Celui-ci n'ayant rien de com-

(1) Sandi, *Storia civile di Venezia*, lib. 4, cap. 7, p. 868.

mun avec le fait énoncé dans la préface, et avec l'époque indiquée, il y a tout lieu de croire que ce roi Jean est tout entier de la création de l'écrivain, et un souverain imaginaire.

§. 26. On voit encore clairement la fausseté de cet auteur dans l'acceptation qu'il suppose avoir été faite du *Consulat* par le *Comte en Alamania* (c'est son expression), en 1224. Ce mot *Alamania* signifie-t-il toute l'Allemagne ? Alors elle n'était point soumise à un comte ni à un seul souverain; et l'on ne pourrait pas dire que par l'acceptation qu'aurait pu faire ce comte, le *Consulat* eût été adopté par l'Allemagne entière; que si, par ce mot, il entend en désigner une seule partie, il aurait fallu dire quelle elle était. D'ailleurs il indique ce *Comte* sans désigner ni son nom ni son prénom. Frédéric II était en cette année empereur d'Allemagne; et puisque ce n'est pas par lui, c'est donc par un comte fabuleux qu'il veut que ces lois aient été approuvées dans cette contrée.

§. 27. L'auteur de la préface prétend aussi que le *Consulat* fut adopté à Messine en l'année 1225, dans l'église de Sainte-Marie-Nouvelle, en présence de l'évêque de Catanéo, par l'empereur Frédéric. Il est vrai que Frédéric était

alors en Sicile ; mais l'histoire et les chroniques siciliennes de ce temps gardent le silence sur ce fait, qui cependant est important. Riccard de Saint-Germain, écrivain contemporain, n'en dit pas un mot, tandis qu'il raconte les choses les plus minutieuses arrivées à cette époque. Dans la même année, Frédéric passa de la Sicile au royaume de Naples, et célébra, à Brindes, ses noces avec Jolante, fille du roi de Jérusalem, suivant le même Riccard, quoique Sigonius et d'autres historiens prétendent qu'elles furent célébrées à Rome. N'ayant donc pas indiqué si Frédéric passa à Messine, quoiqu'il fût en Sicile, où il ne resta pas toute l'année, les auteurs contemporains ayant d'ailleurs couvert d'un profond silence un fait aussi important, la raison et la saine critique exigent de ne pas ajouter foi à un auteur qui atteste des faits si éloignés de son temps.

§. 28. L'auteur dit encore dans sa préface, que ces lois furent acceptées à Paris en l'année 1250 par Jean de Belmont, et qu'il jura qu'elles seraient observées, sur l'ame du roi de France, en présence des chevaliers de *l'Ost*, des *Templiers*, des *Hospitaliers* et de l'amiral du *Levant*. Il est encore impossible de faire concorder cette narration avec l'histoire. Louis, roi de

France, était pendant cette année au Levant, où il fut défait. Lui et son armée furent faits prisonniers de guerre, dans une bataille qu'il hasarda contre les infidèles. Si un acte d'aussi grande jurisdiction fut exercé en France par Jean de Belmont, de quelle charge était-il revêtu ? Tout le monde l'ignore; l'auteur même ne le dit pas. Pourquoi n'aurait-il pas été accepté par la reine Blanche, que ce roi avait laissée régente du royaume ? Une autre réflexion naît ici naturellement sur les chevaliers *de l'Ost*, en présence desquels l'auteur dit que ces lois furent acceptées : *l'Ost* est un vieux mot qui signifiait *l'armée*. Mais outre que cette désignation des chevaliers de *l'Ost* ou de l'armée, ne paraît point usitée dans les auteurs français pour qualifier aucune des personnes nobles ou religieuses auxquelles on attribuait le titre de *Chevalier*, on ne voit pas d'ailleurs pourquoi on aurait fait intervenir dans la proclamation de lois maritimes ces guerriers qui, en général, se targuaient d'une profonde ignorance en ces matières de droit, qu'ils abandonnaient aux *clercs*. On ne peut pas davantage admettre la présence supposée de l'amiral du *Levant*, puisque, suivant les observations de Fournier et de Valin, on ne connaît point

d'amiral en France avant l'année 1327, sous le règne de Charles IV, dit le Beau, qui conféra pour la première fois cette charge à Pierre le Megue ou Miège (1).

§. 29. Le *Consulat de la Mer* comparaît encore de nouveau à l'acceptation, en l'année 1262, à Constantinople, en présence de l'empereur Paléologue. Il fut approuvé la première fois par les Latins, si l'on en croit l'auteur de la préface, après que les Grecs en eurent été chassés. Ceux-ci, après leur rétablissement, l'acceptèrent de nouveau. Il n'est pas douteux qu'en cette année, Michel Paléologue ne régnât à Constantinople, qu'il avait reprise en 1260. Mais aucun auteur, en racontant les événemens de ce temps, ne fait mention de ceux attestés par celui de la préface.

§. 30. L'imposture de cet écrit devient en-

(1) Fournier, *Hidrographie*, liv. 7, ch. 1. — Valin, *Comment. à l'Ordonn. de France*, tom. 1, pag. 32 : « Mais que ce Pierre le Megue ou Miege ait été effectivement amiral de France en titre, c'est ce que prouvent non seulement les listes des amiraux données par Ducange, le P. Daniel, le P. Fournier et le P. Anselme, mais encore celle que l'on trouve dans un ancien manuscrit de M. Dupuy, qui était à la bibliothèque de S. A. S. le duc de Penthièvre, nº 848.

core plus manifeste, lorsqu'on y voit que le *Consulat* fut accepté en Sorie, en 1270, par Frédéric, roi de Chypre, pendant que l'histoire nous dit qu'à cette époque Ugon III était roi de cette île; qu'en 1269 il se fit couronner roi de Jérusalem, et qu'il n'y avait point alors de roi de Chypre qui s'appelât Frédéric.

§. 31. L'acceptation du *Consulat* se reproduit une troisième fois à Constantinople en 1270. L'auteur de la préface prétend qu'elle fut faite par l'empereur Constantin, quoiqu'il eût déjà reçu celle de Paléologue en 1262. Cela ne serait pas étonnant, en effet, si Constantin avait été dans ce temps empereur : mais il est hors de doute que Michel Paléologue y régna jusqu'en 1283, époque à laquelle son fils Andronic II lui succéda; et quoiqu'il soit vrai qu'Andronic se fit couronner avec ses deux frères Michel et Constantin, d'où l'on pourrait déduire que ce Constantin fut celui de la préface, il ne sera pas moins certain que ce fait se trouve toujours en contradiction avec l'histoire, d'autant plus qu'il est hors de toute vraisemblance que celui-ci ait pu donner la sanction au *Consulat* sans l'intervention de ses deux frères

§. 32. Il est inutile de porter plus loin la réfutation des époques dans lesquelles l'auteur

de la préface prétend qu'auraient été approuvés les chapitres du *Consulat de la Mer* à Gênes, à Marseille, à Brindes, à Rhodes, et encore une fois à Majorque. Par tout ce que j'ai observé précédemment sur le peu de fidélité de l'auteur, et sur les justes raisons qu'on doit avoir de rejeter ses assertions, il y a lieu de croire que toutes les époques marquées dans la préface, ont été composées d'imagination, et que le compilateur de ces lois a cru en augmenter le mérite en les décorant de ces nobles témoignages. La véritable origine du *Consulat de la Mer* reste donc dans une entière obscurité, et on ne sait pas encore quelle a été la nation qui l'a publié la première.

§. 33. Les premières éditions italiennes annoncent qu'il a été traduit de l'espagnol. Étienne Cleirac, dans sa compilation intitulée, *Guidon de la Mer*, veut qu'il ait été composé en langue catalane. Vinnius, néanmoins, dans ses notes sur Peckius, Ducange, dans son *Glossaire* au mot *Consules*, et Heineccius, le citent toujours en langue italienne.

§. 34. Au milieu de tant d'incertitudes et de variété d'opinions sur un point qui intéresse si essentiellement l'histoire de la jurisprudence navale et l'origine du droit maritime moderne,

j'ai dû recourir aux chroniques et aux annales du moyen âgé, pour m'assurer de la vérité, et pour fixer mon opinion. D'après une étude réfléchie, et des recherches exactes que j'ai faites à ce sujet, je pense que le *Consulat de la Mer* n'a pu être qu'une production des Pisans.

§. 35. Les voyages continuels des Pisans, les victoires remportées par eux en plusieurs occasions, et qui les avaient rendus maîtres de plusieurs mers (1), les mirent nécessairement dans le cas de discuter fréquemment des points de législation maritime, et de désirer d'en former un corps qui réunît toutes les décisions dont ils pouvaient avoir besoin comme l'avaient fait antérieurement les Rhodiens. Comment pourrait-on refuser à un peuple qui devait toute sa grandeur et ses richesses au commerce et à la navigation, des lois régulatrices, qui sont l'unique moyen et l'instrument principal pour encourager l'une, et augmenter l'autre?

§. 36. Je conviens que cette induction est trop générale, et qu'on peut appliquer le même raisonnement à toutes les nations maritimes contemporaines des Pisans. Il est donc nécessaire d'appuyer mon opinion de preuves au-

---

(1) *Voyez* le chap. II ci-dessus, à la Section *Pise*.

thentiques qui en démontrent la solidité. Je commencerai par le témoignage et l'autorité de Constantin Gaétani, abbé bénédictin, dans ses notes sur la vie du pape Gelase II, *tom. 3, seconde partie, pag.* 402, tirée de Muratori, *Rer. Italic*, dans lesquelles il fait connaître quelle fut l'époque précise de l'origine du *Consulat de la Mer.*

§. 37. Cet écrivain, après avoir comblé d'éloges la république de Pise, cherche à appuyer son sentiment du témoignage de Jean-Charles Fiorentino; il cite les paroles mêmes de l'auteur, qui loue beaucoup la sagesse des Pisans, et vante leurs guerres maritimes et les victoires qui leur valurent le nom de maîtres de la mer, ainsi que les applaudissemens de tous les autres peuples, fondés, comme il dit, entr'autres motifs, sur ce que les Pisans furent les premiers à s'occuper des moyens de régler la navigation et le commerce maritime, par un certain nombre de lois, qui fussent suffisantes pour maintenir la bonne foi et fixer des règles aux contrats maritimes (1). Il assure, en outre,

(1) Soli Pisani (dit Gaetan, dans ses notes sur *Muratori* loc. cit.) promotores extiterunt, ut mare quod antea nullis legibus navigabatur, certis in posterum ejus navigatio coërceretur.

qu'il s'est lui-même appuyé du sentiment de Claude-Nicolas Fabrice Peyresc, homme de lettres français, qui vivait de son temps, et continue à raconter, comme un fait incontestable, que ce furent les Pisans qui rassemblèrent le corps de constitution maritime appelé le *Consulat;* et quoique il fût déjà reconnu par la République, cependant les Pisans comme étant très-attachés à la justice et à la religion, avaient cru devoir prendre sur un objet aussi important l'avis du Saint-Siége (1). Il ajoute qu'ils se transportèrent à Rome à cet effet, et supplièrent très-humblement le pape Grégoire VII, de donner, par sa sanction, force de loi à ces statuts. Que le Saint-Père condescendant à leurs désirs confirma ces ordonnances dans la Basilique de Saint-Jean de Latran, le 1er mars 1075,

(1) Id quod etiam optime animadvertit suis ad me litteris datis, vir sane eruditissimus, clarissimusque Claudius Nicolaus Fabricius Peyressius Gallus, de litteris, deque litteratis bene meritissimus. Et quando sine apostolica Petri facultate nihil unquam boni fieri potest, Pisani (potentissimæ etiam si eorum reipublicæ voluntas adesset) nihilhominus ut religiosi, summum Reipublicæ Christianæ antistitem ea de re in primis consulendum decrevere. *Muratori rer. italic.* loc. cit.

et

et que les Romains jurèrent en même temps de les observer à jamais (1).

§. 38. L'abbé Bettinelli, en rapportant l'autorité de Gaétan, dans son ouvrage intitulé : *Il Risorgimento d'Italia*, affirme la même chose. Il dit que Pise avait remis entre les mains du pape Grégoire VII, en 1075, les lois nautiques qu'elle avait rassemblées, pour qu'il les sanctionnât, et qu'elles devinrent, par cette approbation, le Code maritime de toute l'Italie (1).

§. 39. Le savant M. Fanucci, dans un *Dis-*

---

(1) Adeunt itaque Romam, Gregorium VII, Papam conveniunt, aguntque cum illo, ut a Sanctitate sua vim reciperent eæ maris leges, ordinationesque. Annuit sanctissimus Pontifex, easdemque confirmavit in Basilica sancti Joannis Lateranensis Kal. Mart. anno Christi 1075, confirmatasque mox Romani juramento observare perpetuo se obstrinxerunt. *Vitâ Gelasi II, ex MS. Bibliothecæ Ambrosianæ Pandulphi Pisani, cum comment. Constant. Cajetani apud Muratori*, tom. 3, *Rerum Italicarum*, p. 367.

(2) Diede ella, Pisa, in mano a Gregorio VII nel 1075, perchè le approvasse, le leggi nautiche da lei compilate, che per tàle approvazione divennero un Codice marittimo per gli italiani. Bettinelli, *Risorg. d'Ital.*, tom. 3, pag. 84.

cours académique sur l'Histoire militaire de la république de Pise, imprimé en 1788, fortifie mon opinion. Il dit, dans une de ses notes, à la page 70, qu'il est hors de doute que cet ouvrage (*le Consulat*) contient beaucoup des lois nautiques extraites de celles de la république de Pise. En effet, poursuit-il, Valsechi, *in Epist. de vet. Pisan. civit. const.*, assure qu'on trouve réellement dans le *Consulat de la Mer*, relativement aux points principaux et les plus importans, les mêmes dispositions que dans le *Breve maris*, ou *Breve Consulum maris Pisæ*. Il est certain que les statuts de Pise, compilés dans le onzième siècle, contiennent plusieurs lois et ordonnances semblables à celles du *Consulat* sur les matières maritimes, et en rapportent d'autres de temps plus éloignés. Dans les archives publiques de Pise (ainsi que je l'ai vérifié dernièrement moi-même, grâce à la complaisance du Magistrat civique qui m'en a accordé la faculté avec cette franche libéralité qui le caractérise (1)), on trouve encore

(1) Je dois ici manifester ma reconnaissance au Magistrat civique de la ville de Pise, pour l'honneur qu'il a voulu me faire, en faisant inscrire mon nom

aujourd'hui trois recueils intitulés, le premier: *Breve Curiæ Ordinis Maris;* le second: *Re-*

---

parmi les Patriciens de cette ville, ensuite de la publication de mon autre ouvrage, où j'avais inséré cet article. J'ai reçu l'annonce de cette honorable inscription par la lettre suivante:

Illmo e Claris.^{mo} Sig.^{e} Sig.^{e} Pad^{e}. Col.^{mo}.

L'Opera di V. S. Illustrissima e Clarissima, che ha per titolo, *Systema universale dei Principii del diritto marittimo dell' Europa*, è stata accettata, e sommamente gradita dal Magistrato civico di quetta città, a cui si è degnata di rimetterne diversi esemplari.

La profondità della giurisprudenza, e la sublimità dello stile e della erudizione, che compariscono nella suddetta opera fanno abbastanza connoscere la grandezza de' suoi talenti, e rendono sempre più celebre nel mondo letterario il di lei nome; e percio qualunque elogio farsene potesse, non sarebbe mai corrispondente al di lei gran merito.

Tralasciato pertanto tutto ciò che riguarda un tale encomio, mi farò solo un dovere di manifestarle, oltre i più distinti ringraziamenti anche i sentimenti più sinceri di stima, rispetto e gratitudine del Magistrato predetto verso la rigguardevole persona di V. S. Illustrissima et Clarissima, per avere con tanta precisione di fortissime prove dimostrato, che l'istituzione del Consolato del mare ricevuto dalle nazioni

fomatio ejusdem Curiæ, et le troisième : *Brevia Curiæ Ordinis Maris, Curiæ Mercatorum et Artium civitatis Pisarum.* Ces re-

---

tutte, come firmissima base per il commercio e navigazione marittima, appartiene all' antica Pisana republica, e che a questa sola devesi la tanto sublime prerogativa di essere stata la prima a stabilire quel numero di leggi, che fossero bastevoli, ed efficaci a mantenere la buona fede, ed a regolare le contrattazioni della suddetta specie. Ella ne ha ripportata una lodevole vittoria contro gli avversarj, ed ha restituto alla città di Pisa quella gloria, che finora era rimasta sepolta nell' oscurità delle tenebre.

Con quanta ragione adunque le deve essere grato il popolo Pisano rappresentato dal Magistrato suddetto, ne resta abbastànza convinto chiunque legge l'allegata eruditissima sua opera sopra le sanzioni del mare; e comecchè egli niente più desidera, che dimostrarle col fatto la di lui riconocenza, così ha già date le convenienti disposizioni, con avere deputato due nobili cavalieri ad umiliar supplica à S. A. R., per ottenere la grazia, che V. S. illustrissima e clarissima venga ammesso al godimento dei primari onori e gradi della città suddetta, la quale, semprecchè ne conseguisca l'intento, anderà superba di avere in lui aquistato un concitadino per tanti meriti illustre e celeberrimo.

Tanto debbo farle presente in ordine alla commissione ingiuntami con deliberazione della prelodata

cueils, quoique postérieurs aux statuts municipaux dont j'ai déjà parlé, puisque le premier porte la date de l'an 1337, sont évidemment un abrégé ou une réforme d'un corps de lois nautiques beaucoup plus ancien. Je crois donc, en conséquence, ne contredire en rien le fait que j'ai précédemment avancé, en assurant qu'antérieurement à la compilation des coutumes maritimes, publiée sous le nom de *Consulat de la Mer*, les Pisans avaient déjà un corps de lois sur cet objet, formées dans le temps où ils avaient la plus grande puissance sur la Méditerranée, et que l'établissement d'un tribunal pour juger les contestations des gens de mer, était parmi les Pisans de beaucoup antérieur à l'institution de la même espèce chez tout autre peuple commerçant.

Magistratura del giorno infrascritto, e con profondo assequio e rispetto ho l' onore di protestarmi.

Di V. S. ill.ma e clar.ma

Pisa, 22 febbrajo 1796.

Umil.mo ed Obb.mo servitore,
Léopoldo PALLONI, *Cancell.e*

Al sig.r Senatore Domenico
Alberto Azuni, Patrizio Sassarese
à Firenze.

§. 40. M. Campmany, dans son excellent ouvrage espagnol qui a pour titre : *Memorias historicas sobre la Marina commercio y artes de la antigua Ciudad de Barcelona*, lib. 2, cap. 1, pag 155, prétendant revendiquer l'origine du *Consulat de la Mer*, en faveur des Barcelonais contre les Valenciens, qui se l'attribuaient exclusivement à toutes les nations, rapporte avec succès, en faveur de cette dernière partie de sa cause, différentes preuves et plusieurs pièces justificatives : mais il n'a pas réussi à en ôter la gloire aux Pisans, auxquels il ne peut pas refuser d'avoir été les premiers auteurs du *Droit de la Mer;* et cela, ajoute-t-il, par respect pour la vérité (1). Campmany

(1) Pag. 179, loc. cit. *En obsequio de la verdad debemos accomodar en parte nuestro dictamen al pensamiento de Constantino Cayetano en sus* Comentorios a la vida de Gelasio II, *natural de Pisa.* Et à la page 180, 181 : *Muy bien pudieron los Pisanos ser los primeros que instituyessen algunas ordenaciones maritimas relativas a su pays, y tal vez las primeras escritas de aquella epoca* (seculo XI); *mas no nos consta si son las mismas; que hoy componen el cuerpo legal del* Consulado, *o si son parte de ellas en la substancia y expression. Los Pisanos pudieran ser los primeros que escribieron un Codigo marittimo*

croit donc aussi qu'il est possible que les Pisans aient été les premiers qui composèrent un corps de lois maritimes, sans que ce corps soit le même que celui dont il s'agit, mais que les Barcelonais auraient mis la dernière main à l'œuvre, et auraient achevé l'ouvrage dans l'état où il se trouve aujourd'hui; ce qui équivaut à dire que la collection que nous avons aujourd'hui est véritablement l'ouvrage des Barcelonais.

§. 41. L'auteur espagnol tombe à ce sujet dans une grande erreur que je crois nécessaire de relever. Il prend tous les chapitres formant la collection du *Consulat* d'aujourd'hui, pour le

---

sin que este sea el mismo, que hoy se conoce con el titolo de Consulado del mar. *Lo cierto es, que quando se emprendiò la compilacion por los Prohombres de Barcelona habrian mudado ya las cosas, atendidos los usos, y praticas que se habrian adoptado en las Ciudades del Mediterraneo, desdeque los Pisanos pusieron la primera piedra al edificio, que los Barceloneses provistos de mas materiales supieron conducir.* Le tempérament pris par M. Campmany, en faveur des Barcelonais, est sans doute un moyen assez adroit pour défendre son opinion; mais les preuves du contraire, que je vais rapporter dans les paragraphes suivans, détruiront absolument ses prétentions.

même ancien Consulat reconnu en l'année 1075 par les nations que j'ai précédemment citées. Il est hors de doute que cette collection ne contenait alors que 294 chapitres, que j'ai attribués avec raison aux Pisans. Les quatre additions qu'y a faites dans la suite François Celelles, qui en fut le compilateur, et qui mit tout l'ouvrage en langue catalane, imprimées, conjointement avec les premiers chapitres, à Barcelone, en 1502, et ensuite réimprimés en 1592, ne furent point adoptées par les mêmes nations, ne furent jamais en vigueur, et ne servirent que de règle aux juges du Consulat ou Tribunal maritime de Barcelone, pour lesquels elles avaient été faites. La première de ces additions consiste dans les privilèges du roi, don Pierre III, d'Arragon, donnés en 1340; la seconde, qui est sans date, est des conseillers ou municipaux de Barcelone, faite pour servir de règle aux Consuls arragonais en Sicile; la troisième, de 1484, faite par les mêmes municipaux, traite de certains cas de mer et des assurances maritimes; la quatrième réunit des ordonnances tirées de la collection qui porte le titre de *Recognoverunt Proceres*, faite par des hommes sages et habiles, aux époques de 1271, 1432 et 1481. Ces chapitres, joints ensemble,

forment aujourd'hui la collection contenue sous le titre de *Consulat de la Mer*.

§. 42. L'introduction même de ce livre, mise à la tête de ses différentes éditions, est absolument contraire aux conjectures de Campmany, puisqu'elle met en fait que le *Consulat* est de beaucoup antérieur à l'établissement du tribunal consulaire à Barcelone : ibid : *Aquestes son los bons establiments, et los bones costumes que son de fet de mar, que los sabis homes que van per lo mon ne comenzaren a donar a nostres antecessores, los quals feren per los libres de la sabietat de los bones costumes:* ce qui veut dire en français ; ceux-ci sont les bons établissemens et les bonnes coutumes relatives aux affaires de la mer, qui furent donnés par des hommes sages qui ont couru le monde, à nos ancêtres, lesquels en composèrent les livres de la prudence et des bonnes coutumes.

§. 43. On ne peut pas révoquer en doute, d'après les preuves que je viens de rapporter, que les Barcelonais n'ont point eu chez eux des Tribunaux consulaires, pour les affaires maritimes, avant le XIVe. siècle, puisqu'il est constant, par la collection diplomatique espagnole, n°. 248 et 275, page 368, que ce Tribunal n'y

a commencé que sous le règne de Pierre III d'Arragon, qui accorda au corps des négocians de Barcelone la faculté de se choisir entr'eux, à la pluralité des voix, deux sujets pour procureurs, ou juges et administrateurs des transactions, sauf toujours la jurisdiction de la puissance ordinaire (1) : ce qui ne pouvait pas être

(1) Le même Campmany, dans son histoire précédemment citée, tom. 1, lib. 2, pag. 153, assure aussi le même fait dans les termes suivans : *A estos dos monumentos de la primera institution del juzgado mercantil siguen otros testimonios no menos autenticos que a demas de confirmar su existencia y exercicio, à principios del Siglo XIV, nos anuncian a sus juezes con el titulo ya de consules del mar en numero tambien de dos, però a nominacion de los magistrados municipales en cuyas manos juraban los empleos, que eran annuales*. Voyez aussi l'acte de serment que ces mêmes Consuls prêtaient, qui se trouve dans les archives municipales de Barcelone, dans le livre intitulé : *Bolsa del Concels, ordenacions y letres* de l'an 1301, fol. 12, 48 et 62, art. Ier de la teneur suivante: *Die veneris Nonas Januari an. domini MCCCII. Conciliarii, et Probi homines civitatis Barchinonæ, elegerunt in consules maris ejusdem civitatis P. de Olivaria et G. Deuslomde, cives Barchinonæ, qui juraverunt in præsentia conciliariorum per Deum, et ejus sancta quatuor evangelia manibus eorum corpo-*

autrement, puisque le *Consulat de la Mer* avait déjà été compilé et connu universellement dès l'an 1075, comme je l'ai démontré, et comme le porte son épigraphe. A peine à cette époque même, les Barcelonais, aidés des Pisans, commençaient-ils à secouer le joug des Sarrasins. La mer leur était fermée par les pirateries continuelles et les incursions de ces mêmes Sarrasins, qui étaient maîtres des îles Baléares. Qui pourrait donc croire que, dans cette situation, ils possédassent déjà la science des transactions maritimes et la jurisprudence navale, quand il est hors de doute que, dans ces temps, les Catalans n'étaient que de simples pêcheurs ?

§. 44. Il est pareillement certain que les Barcelonais ne commencèrent à fréquenter les Echelles du Levant que dans le XIIIe. siècle, temps auquel ils se livrèrent à la navigation marchande, et commencèrent d'avoir quelques connaissances des affaires maritimes. Dans les chapitres 75 et 76 du *Consulat*, il est question du nolis, qu'un marchand embarqué sur un navire devait payer pour son lit, son équipage

---

raliter tacta, bene et legaliter se habere in ipso consulatu, non inspecto honore, amore, vel timore alicujus.

et son domestique, dans les voyages d'Acre, d'Alexandrie, d'Arménie, de Barbarie et d'Espagne (1). Les Pisans de l'onzième siècle fréquentaient exclusivement aux autres nations, et avec beaucoup de privilèges, ces contrées dans lesquelles ils avaient déjà mis à exécution le *Consulat de la Mer*. C'est vraisemblablement d'eux que sera émané ce Code qu'ils communiquèrent ensuite eux-mêmes aux Barcelonais après la prise de Majorque, en 1115, en leur laissant les lois qui étaient déjà observées parmi les nations commerçantes sur mer, afin qu'ils

(1) Consol. *del Mare*, chap. 75 : *Patron di nave è tenuto a mercanti di portare la cassa, e letto, e suo servente, e compagno sufficiente nel viaggio, dove andar debba, e debbali dar loco dove dorma, e se gli mercanti daranno tanto pocco nolo, cioè a sapere, se anderia in Acri, in Alessandria, in Armenia, in Barbaria, o in Spagna, o nelle bande di quelle parti, o ne verrà, se daria gli so ducati d'oro larghi in giù di nolo, no gli debba essere tenuto il patron di nave portare cassa, ne servitore, nè compagni senza nolo, nè debba avere loco di mercanti.* Capo 76 *ivi : Se nave o alro legno và in Barberia o in Spagna, o che venghi, il mercante non da venti pesanti di nolo, per la medesima ragione di sopra.*

pussent régler leur navigation à peine naissante (1).

§. 45. Après avoir ainsi écarté la prétention par laquelle Campmany attribue le recueil du *Consulat de la Mer* aux Barcelonais, il est nécessaire que je me mette en état de démontrer sur quel fondement, outre les raisons déjà indiquées, j'ai prétendu en donner la gloire à la seule république de Pise, en la présentant comme la première nation qui ait compilé ce recueil, et qui, en l'observant, ait donné aux autres nations maritimes l'exemple de l'adopter.

§. 46. Le *Breve Maris*, publié à Pise l'an 1323 (du stile pisan) en langue italienne de ce temps, et qui existe actuellement dans les archives des Prieurs de Pise, aujourd'hui les archives de la commune, que j'ai soigneusement visitées, porte l'épigraphe suivante : « *Questo è lo Breve dell' ordine del mare della città*

Accesserunt Pisani Majoricæ primum anno 1115, deinde Pisis 1118, eas ipsas etiam maris leges juramento corroborantes, mox secuti Reges et principes alii, Respublicæ insuper, et populi tum occidentales, tum orientales ad ipsum præstiterunt. Constantin. Cajetan., *apud Murator*, tom. 3, *Rerum Italicarum*, pag. 367.

di Pisa, et del suo contado, et della Corte del dicto ordine per li socto scripti homini savi, et discreti del dicto ordine, et in quello ordine jurati, cioè ser Matteo Gatto, ec., ec. et tutto lo dicto breve approvato et rattificato fu per lo consiglio del popolo di Pisa percio facto in della ecclesia di Sancto-Sixto in del mille trecento vinti tre, sexto decimo kalendas maii indictione quinta, etc., etc. (1) ». Ce *Bref* est composé de 192 chapitres, auxquels on en a ajouté d'autres dans la suite de temps, ayant le titre suivant : *Questi sono li capitoli del constituto dell' uso della città di Pisa, li quali partengono alla corte del mare* (2). Ces chapitres sont les mêmes que ceux de la constitution et des coutumes recueillis

(1) *Traduction.* Ce livre est le Bref de l'ordre de la mer de la cité de Pise et de sa comté, et de la cour dudit ordre, et les jurés de cet ordre sont le Sire Mathieu Gatto, etc., etc., et tout ledit bref a été approuvé et ratifié par le conseil du peuple de Pise, tenu dans l'église de Saint-Sixte, l'an 1323, le 16 des kalendes de mai, indict. 5, etc., etc.

(2) *Traduction.* Ces chapitres font partie de la constitution des coutumes de la ville de Pise ; ils appartiennent à la cour de la mer.

l'an de Pise 1161. Ils existent en langue latine (1) avec les titres suivans : *de Naulo Navium*, *de Jactu Navium. De rebus quæ inveniuntur in navi. De damno Navi dato ab altera Navi*, qu'on ordonna de traduire en langue vulgaire, de les insérer dans ledit Bref, comme on le voit par le chapitre 84, qui est en ces termes : *Anco juro che infra due mesi dalla intrata del mio*

(1) Ceci prouve le contraire de ce qu'ont énoncé Casaregis, Targa, le cardinal Deluca, de Hevia, Raudense, Mornac et Sandi, qui, tous, se copiant les uns les autres, ont avancé que le *Consulat de la Mer* était l'ouvrage des Catalans, parce que les exemplaires imprimés qu'ils avaient vus étaient écrits en langue catalane. On sait que les lois promulguées en ce temps étaient toutes écrites en latin, comme on le voit par les lois des Lombards, par les statuts municipaux, et par le *Breve maris* de Pise. C'est sur ce fondement que Gaetan, qui était moins éloigné de cette époque, cite d'abord, avant toutes les autres, celles écrites en latin, ensuite les copies qu'il avait eu occasion de voir en ces temps-là. loc. cit. ibid. *Extant ipsæ maris ordinationes lingua Latina, Italica, Provenzali, sive Gallica, Narbonensi et Catalana, tum manu exaratis, tum impressis codicibus evulgatæ. Quibus multo fusius ostenditur quod nos brevius asseruimus. apud Murat.*, tom. 3, *Rer. Italic.*, p. 367.

ufficio farò li capitoli del constituto, tutti li quali parlano del facto del mare, riducere et scrivere et porre volgarmente in del presente Breve, sicchè dubitazione per inanti non nasca (1).

§. 47. Ces chapitres sont en tout conformes, dans les choses qu'on y traite, au contenu de ceux compris dans la collection du *Consulat de la Mer*. Ceux-ci sont aujourd'hui en plus grand nombre; mais il est certain qu'il y en a plusieurs d'ajoutés dans les éditions postérieures. En effet, dans la collection publiée par Casaregi, on observe, suivant ses déclarations, que les 44 premiers chapitres furent tirés du Consulat de Valence, comme le déclare le même auteur (2); et ils manquent réellement à la col-

(1) *Traduction.* Je jure encore que deux mois après mon entrée dans mon office, je ferai réduire, transcrire et mettre en langue vulgaire, et insérer dans le présent Bref, tous les chapitres de la constitution qui traitent du fait de la mer, afin qu'à l'avenir il n'y ait plus lieu à aucune incertitude.

(2) Casaregi, *Spiegazione* al cap. 44, ivi: *Sin qui li Capitoli del Consolato appartengono, come si è veduto, per lo più al modo gindiziario praticato dalla Corte e Consoli di Valenza; ma da questo capitolo in appresso, si commincieranno a vedere le buone leggi*

lection

lection imprimée à Venise en 1539. Dans une seconde édition qu'on y a publiée dans la suite, on a ajouté vingt chapitres avec ce titre : *Ordinationi per le sicurta maritime*, qui se trouvent compris dans l'édition donnée par Casaregi, puisque, comme il le dit lui-même dans sa préface, les autres chapitres qu'on a joints aux précédens ne sont que des dispositions particulières à la ville de Barcelone, rédigées dans la suite des temps, lesquelles étant imprimées dans un seul volume, ont été regardées par plusieurs écrivains comme une suite du *Consulat de la Mer* (1).

---

che sono state stabilite da uomini pratici, e prudenti intorno al buon regolamento della navigazione, ec. Casaregis s'exprime encore plus positivement à ce sujet dans le *Discours* 4, n. 15 de son ouvrage *de Com. et mercat.* ibid. *Quia dictus Consulatus, uti leges particulares civitatis Bracinonensis, non sunt attendendæ in aliis mundi emporiis, nisi eas de consuetudine receptas fuisse probatum fuerit.*

(1) *Gli altri, che ai suddetti vanno congiunti, non sono, che disposizioni particolari di Barcellona fatte nei tempi appresso, le quali sendo stampate tutte in un libro, han data occasione a molti di crederle per una continuazione del Consolato del Mare.* Casaregis, *Prefazione al Cons. del Mare*, t. 3.

§. 48. Les chapitres du *Consulat* qu'on a aujourd'hui entre les mains, contiennent des dérogations aux précédens, que la différence des temps et les circonstances où se trouvaient le commerce maritime exigeaient. On lit en effet dans le chapitre 64 : *Et per le ragioni di sopra dette fecino questa menda li nostri antecessori, acciocchè contrasto non possa essere intra li mercanti et li buoni homeni* (1). Cap. 69. *Li nostri antecessori, i quali in prima furono, et cominciorno andare per il mondo volsero chiarire questo modo...... et per le ragioni sopradette ferono questa menda et questo chiarimento li nostri antecessori, perciocchè contrasto, nè fatica, nè male non possa essere infra li patroni delle navi, o navili, e li mercanti, che vano per il mondo* (2).

(1) *Traduction.* Et par les raisons précédemment exposées, nos prédécesseurs ont fait cette correction, afin qu'il ne puisse pas y avoir de contestation entre les marchands et les gens de bien.

(2) *Traductian.* Nos prédécesseurs qui commencèrent à voyager dans le monde, voulurent éclaircir ce point de cette manière.... et par les raisons précédemment dites, nos prédécesseurs firent cette correction et donnèrent cet éclaircissement, afin qu'il ne pût point y avoir d'embarras et de contestations

Cap. 129 : *Et per la ragione di sopra detta, gli buoni huomeni, quali prima andorno per il mondo volsero in quetto modo chiarire* (1). Cap. 209 : *Et per le ragioni di sopra dette gli nostri antecessori hanno fatta questa menda per gli contrasti, che ci possono intervenire* (2). En réfléchissant sur le style et la langue de ces dérogations ou réforme des lois, on trouvera qu'elles ressemblent aux protestations ci-devant rapportées que les Consuls de la Mer de Pise étaient dans l'usage de faire dans l'acte de leur serment; et on comprendra bientôt que les chapitres du *Consulat de la Mer*, ne pouvaient être que l'ouvrage des Pisans des mêmes temps, dans lesquels le *Consulat* fut promulgué et universellement connu.

§. 49. J'observerai en outre, à l'appui de ce que j'ai déjà dit, l'uniformité de dispositions et d'expressions qu'on trouve entre une loi que

---

entre les maîtres de navires et les marchands qui parcourent le monde.

(1) *Traduction.* Et par les raisons précédemment dites, les gens de bien qui parcourent le monde voulurent s'éclaircir de cette manière.

(2) *Traduction.* Et par les raisons susdites, nos prédécesseurs ont fait ce changement pour prévenir les contestations qui pourraient s'élever.

j'ai déjà citée du *Breve Maris* de Pise, et la loi 3e. comprise dans le titre des Pandectes, *ad Legem Rhodiam de jactu*. Dans le chapitre de ce *Breve* qui commence, *Cum Arbor*, on lit la disposition suivante: *cum arbor navis incisa fuerit pro mercibus, et navi liberanda, vel aliud instrumentum navis, removendi communis periculi causa, dejectum est, per libram damnum adæquetur* (1). La loi 3e. précitée du Digeste *ad Legem Rhodiam de jactu*, prescrit la même chose dans les termes suivans: *Cum arbor, aut aliud navis instrumentum, removendi communis periculi causa, dejectum est, contributio debetur*. Cette ressemblance notable des dispositions de ces deux lois étant une fois constatée, personne ne peut douter que les Pisans n'aient tiré des lois Rhodiennes, contenues dans les Pandectes, et suivies dans toute l'Italie depuis le VIe. siècle (2),

(1) La disposition du *Consulat de la Mer* est en tout semblable à cette loi, chap. 94, 193 et 194.

(2) Donat da Asti, dans son ouvrage intitulé : *Dell' Uso e dell' Autorità della ragion Civile*, lib. 2, cap. 1, p. 8, indique le temps précis de la publication du corps des lois civiles en Italie, en ces termes : *Portiamo opinione, che il Codice, l'Istituzione e le Pandette si fossero mandate in Italia intorno all'*

une grande partie des lois maritimes qu'ils adoptèrent et jurèrent d'observer dans le XIe. siècle, comme je l'ai démontré.

---

anno 537, che fu la prima volta presa Roma da Bellisario, ed il libro delle Novelle dopo l'uccisione di Totila ed intiero fugamento dei Goti dall' Italia, come il tutto si fa conoscere da una delle Costituzioni dell' istesso Giustiniano, pubblicata l'anno del Signore 563, et 37 del suo Impero. Depuis les fameuses disputes littéraires qui se sont élevées dans le dernier siècle sur le temps où furent retrouvées les Pandectes, l'avantage est resté à l'opinion qu'a mise dans son vrai jour M. l'abbé Borgo dal Borgo, noble patricien de Pise, dans une très-savante dissertation imprimée à Lucques, en 1764, avec ce titre: *Dissertazione sopra l'istoria de' Codici Pisani delle Pandette ec.* M. Borgo prouve que les Pandectes étaient connues long-temps avant qu'elles fussent retrouvées à Amalfi, en 1135. Voici la manière dont il s'exprime, après avoir rapporté les raisons adoptées par ses célèbres adversaires Brenemann, Grandi, Tanucci et Valsecchi, à la pag. 19: *Onde colla predetta multiplicità degli esemplari, che ho l'ardimento di proporre alla considerazione del mio cortese lettore, se mal non m'oppongo, pare à me, che si potesse ancor conciliare la gran lite de' mentovati due celebratissimi professori Pisani, stabilendo per concordia, che la citta di Pisa n'avesse già il suo molto prima, e*

§. 50. D'après tout ce que je viens de dire, je peux conclure, avec raison, que Gaëtan a dit vrai, lorsqu'il a avancé que les Pisans ont été les promulgateurs des lois maritimes, puisqu'ils furent les premiers à les réunir en un Code qu'ils répandirent en Italie, d'où il fut ensuite transporté et reçu chez toutes les nations maritimes, pour régler les intérêts nau-

---

che poi nell' anno 1135, *acquistasse ancor quello d'Amalfi. Nel qual supposto però converrà credere ancora, che dei due esemplari pervenuti in Pisa, sendosene uno solo salvato da questo, che vi restò, unicamente avessero origine dipoi tutti quanti i libri dei Digesti, di cui presentamente abbiamo notizia; siccome per secondo argomento della sua nobil fatica con ottime ragioni sostenne il signor avvocato Guadagni nell' accennato suo libro*. L'opinion de M. dal Borgo s'accorde d'autant mieux avec la vérité, qu'on lit dans le préambule de la constitution pisane de l'année 1161, les expressions suivantes : *Pisana itaque civitas, a multis retro temporibus vivendo lege Romana, retentis quibusdam de lege Longoborda sub judicio legis propter conversationem diversarum gentium per diversas mundi partes suas consuetudines nisi scriptas habere meruit; super quas annuatim judices possint quas prævisores appellavit*. Code des Archiv. municip. de Pise, *n*. 1.

tiques, et qu'il passa de main en main, chez tous les peuples, à mesure que leurs intérêts commerciaux leur en firent sentir la nécessité. J'appellerai donc avec raison les Pisans les premiers législateurs du commerce maritime dans la Méditerranée, à l'époque ci-dessus indiquée, puisque les preuves que j'en ai données, mettent au plus grand jour l'erreur où sont tombés les écrivains que j'ai cités dans les paragraphes 13, 14, 15 et 40, sur l'origine qu'ils supposent au *Consulat de la Mer.* D'un autre côté, j'ai relevé l'inexactitude de l'auteur de la préface qu'on trouve à la tête du *Consulat de la Mer* dans presque toutes ses éditions, et j'ai démontré que cette pièce particulière ne méritait aucun égard et ne faisait point autorité.

ARTICLE IX.

Des Lois Amalfitaines.

§. 1. La ville d'Amalfi, située sur les confins de l'ancienne Lucanie, dans l'endroit même jadis habité par les Picentins, aujourd'hui la province de Salerne dans le royaume de Naples, était baignée par la mer dans sa plus grande étendue; aussi elle portait le nom de côte Amalfitaine, La ville a été bâtie originairement par quelques familles échappées de Rome par la crainte du pouvoir arbitraire qui gouvernait cette capitale vers la fin du 9e. siècle. En naviguant vers Constantinople où ces Colons voulaient s'établir, ils firent naufrage sur cette côte. Le promontoire escarpé, dit de Minerve, qui n'est pas loin de-là, et qui était l'emblême de la liberté, de la sécurité et du commerce, leur offrait, à la fois, un asile attrayant et commode,

§. 2. Sa nombreuse population, ses richesses, son commerce florissant, célébrés

par le poëte Guillaume Puglièse (1), la rendirent bientôt si puissante sur mer, qu'elle employa plus d'une fois ses forces navales contre les Sarrasins, pour secourir les souverains pontifes, comme on le voit dans l'histoire des temps moyens (2). Ils faisaient de fréquens voyages en Orient, et c'est en faveur du commerce des Amalfitains avec les Turcs, auxquels ils portaient des marchandises nouvelles (3), qu'ils

---

(1) *Urbs hæc dives opum, populoque referta videtur.*
Nulla magis locuples argento, vestibus, auro.
Portibus innumeris hac plurimus urbe moratur,
Nauta maris, cælique vias aperire paratus.
Huc et Alexandri gens hæc freta plurima transit.
Hic Arabes, Indi, Siculi noscuntur, et Afri.
Hæc gens totum prope nobilitata per orbem,
Et mercanda ferens, et amans mercata referre
Guill. Pugliese, liv. 3 de son *Poëme historique.*

(2) Muratori, dans ses *Annales d'Italie*, année 1077, en parlant de la reddition d'Amalfi au duc Robert de Guiscard, l'appelle la ville la plus commerçante de son temps, pleine d'or, de peuple et de vaisseaux. *Città allora mercantile al sommo, piena d'oro, piena di popolo et di navi.*

(3) *Inter eos autem, qui loca prædicta tentaverunt, fuerunt viri de Italia, qui ab urbe quam incolunt, dicuntur Amalphitani. . . . . Hujus regionis habita-*

furent excessivement favorisés par le calife d'Égypte, lequel leur accorda un endroit dans Jérusalem, où il leur était permis de se retirer dans leurs fréquens voyages. Ce fut aussi le motif qui donna lieu à l'établissement de l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem, si célèbre dans la chrétienté (1).

§. 3. La navigation des Amalfitains sur la Méditerranée étant continuelle, ils eurent besoin de faire partout des établissemens, pour y déposer leurs marchandises. Ils en eurent beaucoup en Sicile; ils possédaient un faubourg à Palerme; il y avait à Messine et dans d'autres villes de ce royaume des greniers et des dépôts d'étoffes, auxquelles on donnait le nom d'Amalfitains. Ils possédèrent à Constantinople l'église de Saint-André avec un quartier, et y jouirent de plusieurs priviléges et d'exemptions considérables. Ils remplissaient le Levant, et l'on ne voyait que des négocians et des naviga-

---

tores, ut prædiximus, primi merces peregrinas, quas oriens non noverat, ad supradictas partes lucri faciendi gratia inferre tentaverunt. Guilielm. arch. Tiry, *Histoire de la Guerre de la Terre-Sainte*, liv. 18.

(1) Sigonius, *de Regno ital.*, lib. 9, pag. 387.

teurs d'Amalfi à Antioche, à Alexandrie, en Syrie, en Arabie, dans les Indes et dans l'Afrique, où ils furent les premiers à porter de nouvelles marchandises et des produits de leurs manufactures. On trouve à la suite de l'histoire des Pandectes florentines d'Henri Brenkmann, jurisconsulte hollandais, deux savantes dissertations, dans lesquelles il décrit la grandeur de cette cité, et son fameux arsenal, dont on voyait encore des vestiges vers la fin du seizième siècle qui faisaient la sûreté de ses ports et de ses côtes.

§. 4. Ces faits une fois établis, il est naturel de penser que les Amalfitains étant aussi célèbres dans la navigation et le commerce maritime, aussi riches et puissans que bien accueillis par les nations avec lesquelles ils étaient en relation de commerce, aient fait des lois adaptées aux circonstances dans lesquelles ils se trouvaient. Leur longue expérience, les dangers qu'ils avaient courus, la fréquence des cas de contestations qui se présentaient dans leur trafic, auront dû les obliger à publier des réglemens sur cette matière. Nous savons par l'histoire, qu'il fut établi dans cette ville une Cour de haute amirauté, de laquelle ressortissaient toutes les nations environnant la Médi-

terranée ; Constantinople même y envoyait pour obtenir, sur les contestations maritimes, des jugemens équitables. Les habitans d'Amalfi acquirent en peu de temps des richesses considérables, et obtinrent à Constantinople une grande considération, à cause de l'attention qu'ils donnaient aux affaires de commerce et de leurs profondes connaissances dans cette partie. Si la boussole fut inventée, comme le prétendent quelques auteurs, par les Amalfitains, qui, suivant mon opinion, n'en furent que les réformateurs (1), il est hors de doute qu'une nation aussi expérimentée dans la navigation, aura voulu la régulariser par un Code de lois particulières.

§. 5. Martin Freccia, qui écrivait en 1570, parle de la jurisprudence navale appelée la *Table Amalfitaine*. Il assure qu'elle avait éclipsé la loi rhodienne ; que c'est d'après cette juris-

(1) *Voyez* ma dissertation *Sulla Bussola Nautica*, lue à l'académie royale de Florence, le 10 septembre 1795, dans laquelle j'ai démontré, que les Français furent les premiers inventeurs de la boussole, et que les Amalfitains ne purent que la corriger ; mais que ce furent les Portugais qui la portèrent à sa perfection, et l'employèrent efficacement dans la découverte du Nouveau-Monde.

prudence que se décidaient toutes les affaires maritimes, et que de son temps elle était plus en vigueur qu'aucune autre (1). Henri Brenkmann confirme l'autorité de Freccia, et s'en appuie : il laisse néanmoins dans l'obscurité l'époque de la formation de cette *Table*. On ignore aussi quelles lois elle contenait, et dans quel temps elle a été en vigueur à Amalfi, puisqu'aucun autre historien que Martin Freccia n'en a parlé après lui, si ce n'est M. Signorelli, qui en dit un mot insignifiant dans son excellent ouvrage intitulé : *Della Coltura delle due Sicilie*, §. 7.

---

(1) *In regno non Lege Rhodia maritima decernuntur, sed tabula quam Amalphitanam vocant; omnes controversiæ, omnes lites, ac omnia maris discrimina ea lege, ac sanctione usque ad hæc tempora finiuntur.* Freccia, *de Subfeudis*. Voyez Giannone, *Storia civile del Regno di Napoli*, tom. 1, lib. 7, cap. 3, pag. 462. — Nicolas Fortunato, *Riflessioni intorno al commercio antico e moderno del Regno di Napoli*, lib. 1, cap. 4. — Jorio, dans son ouvrage intitulé : *Storia del Commercio e della Navigazione*.

ARTICLE X.

Des Lois d'Oleron.

§. 1. TOUTES les nations, en se conformant aux lois primitives que j'ai indiquées, se donnèrent toutes une législation maritime particulière, adaptée à leurs usages et à leur propre constitution, mais dont les principes fondamentaux furent puisés de l'ancien *Droit de la Mer.*

§. 2. La reine Éléonore, duchesse de Guyenne, au retour de son voyage à la Terre-Sainte, considérant que le *Consulat de la Mer* était en crédit, et avait force de loi dans tout le Levant, fit promptement rassembler les sentences et les jugemens de la mer du couchant sous le titre de *Rôle d'Oleron*, du nom de l'île située sur les côtes de cette province (1), afin qu'il servît de règle pour décider les questions con-

(1) L'île d'Oleron est située à deux lieues des côtes de France près la Rochelle; elle a cinq lieues de long sur deux de large, et contient 12,000 habitans, tous excellens marins.

cernant la navigation et le commerce maritime. Dans la suite des temps, son fils Richard I[er]., roi d'Angleterre et duc de Guyenne, adopta cette collection, à laquelle avaient été ajoutées différentes décisions concernant la marine marchande, en lui conservant le même titre de *Rôle* ou *Jugement d'Oleron*.

§. 3. C'est d'après ces additions que Selden (1) prétend que le *Rôle d'Oleron* est un ouvrage anglais, publié par Richard, en sa qualité de roi d'Angleterre; ce qui a été répété par Blakstone (2). Mais il suffit de parcourir cet ouvrage pour se convaincre que ces deux écrivains ont voulu flatter leur nation en lui attribuant faussement la gloire d'avoir composé cet ouvrage, sans considérer que la reine Éléonore était en même temps duchesse, et ses fils, ducs de

(1) *Ut quemadmodum Rhodiæ leges nauticæ, seculis in vetustioribus Rhodios fuisse Græci maris dominos (ut res ipsa se habet) probant, ita Oliarenses leges hujusmodi vim in mari sortitæ, a prima earum institutione, Angliæ regem utpote auctorem suum, maris circumvicini dominum nunquam non recognoscunt.* Seld., *Mare clausum,* lib. 2, cap. 24, pag. 462.

(2) Blakstone, *Lois criminelles*, tom. 2, cap. 33, pag. 224.

Guyenne, et que c'est par cette raison qu'ils le composèrent en français, leur langue natale. *Le Rôle d'Oleron* fut publié vers l'an 1150, pendant qu'Eléonore était encore femme du roi de France Louis-le-Jeune, par qui elle fut répudiée, et dont le mariage fut déclaré nul pour cause de parenté, le 18 mars 1152, par le concile de Beaugenci, quoiqu'il y eût près de quinze années qu'ils habitassent ensemble comme époux. Elle fut donc mariée le 18 mai de la même année à Henri, duc de Normandie et comte d'Anjou, fils de Godefroy-le-Bel ou Plantagenète, depuis roi d'Angleterre. Richard Ier., troisième fils d'Henri et d'Éléonore, ne succéda à son père, dans le royaume d'Angleterre, que le 3 septembre 1189, qu'il fut couronné à Londres, restant néanmoins duc d'Aquitaine, conjointement avec Éléonore, qui était encore vivante. Outre cela, le *Jugement d'Oleron* n'étant relatif qu'au seul objet de la navigation de la mer de Gascogne, et de celle qui se faisait de Bordeaux à Rouen, sans aucun rapport à la navigation d'Angleterre, il reste donc, en faveur de la prétention des Anglais, à se rejeter sur ce que Richard, qui l'avait publié, en sa qualité de duc d'Aquitaine, devrait être en même-temps considéré comme

comme agissant en vertu de celle du roi d'Angleterre (1). Mais si le *Jugement d'Oleron* avait été un ouvrage anglais, n'y serait-il question que de cette faible portion de la mer? N'y aurait-on pas parlé de la Manche, de la mer d'Irlande et des autres parties de l'Océan que l'Angleterre regardait déjà de ce temps comme siennes?

§. 4. En réfléchissant un moment sur le contenu de ce Code, on voit facilement qu'il ne fut compilé que pour la Guyenne, et qu'il ne peut appartenir qu'à la France, puisqu'il fut l'ouvrage d'un vassal de la couronne, et qu'il avait pour objet une province qui était alors un fief relevant de la monarchie française.

§. 5. Le *Jugement d'Oleron* est compris dans la première partie de la compilation de Cleirac, qui l'a expliqué par un excellent commentaire; mais il n'y est fait aucune mention du contrat d'assurance maritime; il ne contient rien non plus de relatif au contrat à la grosse ou change maritime; peut-être n'était-il pas connu à l'époque où fut fait ce recueil, ou au moins n'était-il pas encore en usage dans ce pays.

(1) Vinnius, *in Præfat. ad Peckium*, *et in Comment. ad leg.* 1. *Dig. de Lege Rhodia.* — Cleirac, *Us et Cout. de la Mer*, introduction.

ARTICLE XI.

Des Lois de Wisby.

§. 1. Après le *Jugement d'Oleron*, parurent les ordonnances rassemblées par les marchands et bourgeois de la ville de Wisby, en Suède, capitale de l'île de Gothland, située dans la mer Baltique, au diocèse de Limone ou Lincossen. Cette ville était anciennement la foire et le marché le plus florissant de l'Europe: elle est aujourd'hui presque ruinée.

§. 2. Wisby tire son origine de Wineta, ville de l'île d'Usedom. Cette dernière ayant été submergée par les flots de la mer, les Goths bâtirent Wisby et y transportèrent les habitans échapés au désastre de Wineta (1), qui par sa situation avantageuse à l'embouchure de l'Oder, avait été une place de commerce très-considérable. Les savans Philippe Melancht, et Adam Bremens, qui parlent de Wineta la nomment Veneta. Cette ressemblance de nom avec Ve-

(1) Petrus Berth, *Comment. in Wisbya*, lib. 3.

netia, *Venise*, a peut-être causé l'erreur des écrivains, qui ont prétendu que, peu de temps avant Charlemagne, l'île de Rhodes étant fort déchue de sa splendeur, à cause de l'irruption de différens peuples barbares, et surtout des Sarrasins qui s'étaient emparés de la plupart des îles de la Méditerranée, le commerce et la science de la marine passèrent de la Méditerranée ; et de l'île de Rhodes, dans la mer Baltique et dans l'île de Gothland. Mais la distance des lieux ne permet guères de faire cette supposition. D'ailleurs, nous avons des monumens de la puissance maritime des peuples septentrionaux, et de leur habileté dans l'art de la navigation, qui nécessairement obligent de remonter plus haut que cette époque. Nous lisons dans Tacite que les *Sueones*, ou *Suiones*, c'est-à-dire les Suédois environnés de l'Océan, étaient puissans sur mer ; que leurs vaisseaux étant plus commodes que ceux des Romains, abordaient où l'on voulait sans qu'on les fît tourner, parce-qu'ils avaient une double proue (1).

§. 3. Les lois Wisbyennes si célébrées par les écrivains du douzième siècle, temps auquel parut ce Code maritime, comme nous l'apprend

(1) Tacitus, *de Morib. German.* cap. 44.

la préface qui nous a été conservée par Leibnitz (1), d'après un ancien manuscrit, sont elles-mêmes une preuve que le commerce maritime avait fleuri très-anciennement dans les contrées septentrionales de l'Europe. Ces lois furent adoptées dans leur origine par toutes les nations du Nord (2); mais on ne connaît pas la date précise de cette adoption; et si l'on en croit Selden, elle ne remonte pas au-delà de l'année 1288 (3).

§. 4. Les écrivains du Nord, prétendent que les ordonnances de *Wisby*, sont antérieures au *Jugement d'Oleron* (4). Cleirac dans la préface de son traité intitulé : *Us et Coutumes de la Mer*, soutient fortement le contraire, et son opinion est confirmée par Limier, dans son histoire de Suède. Il prétend, qu'elles étaient en aussi grande considération dans la mer Baltique et dans tous les autres pays septentrionaux, que l'étaient ailleurs les Lois Rhodiennes, et le

---

(1) *Script. Rerum Brunsvick*, tom. 3, p. 750.

(2) Olaus Magnus, *Histor.*, lib. 10, cap. 16. — Heberstein, *Rerum Moscovit. Comment.*, pag. 118.

(3) Selden, *Mare clausum*, lib. 2, cap. 24.

(4) Kuricke, *Rubr. ad Jus marit. Hans.* p. 687. — Lubeck, *de Avariis*, pag. 105.

Jugement d'Oleron ; ce qui les fait regarder par Bouchaud, comme un supplément de celles appelées *Rôle d'Oleron* (1). Quoiqu'il en soit de cette opinion, Grotius (2) prétend que l'autorité de ces lois s'étendit dans tout le Dannemarck et la Suède, et qu'elles furent adoptées par les nations, au-delà du Rhin. *Lex Rhodia*, dit-il, *navalis pro jure gentium in illo mari Mediterraneo vigebat, sicut apud Galliam Leges Oleronis, et apud omnes Transrhenanos Leges Wisbuenses.* Peut-être Grotius ne connaissait-il pas encore les lois du Consulat de la Mer (3).

§. 5. L'article 45 de cette ordonnance traite, quoique bien légèrement, du contrat à la grosse, ou change maritime, et l'article 63 parle des cautions stipulées pour les navires : cela fait voir que le contrat d'assurance maritime avait commencé dès-lors à s'introduire dans le commerce, sous la forme et le nom de caution, et que, par conséquent, c'est sans

---

(1) Bouchaud, *Théorie des Trait. de com.* ch. 4, sect. 3.

(2) *Mare liberum.*

(3) *Voyez* Olaus Magnus et Heberstein, dans les ouvrages précédemment cités.

aucnn fondement que quelques écrivains soutiennent que l'origine des assurances ne remonte pas plus haut que le quinzième siècle (1).

ARTICLE XII.

Des Lois de Marseille.

§. 1. La ville de Marseille, fondée par les Phocéens (2), les plus habiles navigateurs de l'antiquité, se forma d'abord en république aristocratique (3). L'exemple de ses fondateurs contribua puissamment dans la suite à fortifier le goût naturel de ses habitans pour

(1) Stypman. *ad Jus Marit.* part. 4, cap. 7, n. 9. — Giballinus, *de Usuris*, lib. 4, cap. 11, art. 1, n. 3. — Ansaldus, *de Commercio*, disc. 70, n. 6. — Casaregis, *de Comm. et Mercat.* disc. 2, n. 3.

(2) Les anciennes médailles de Marseille, sur lesquelles on voit représentée une tête de Minerve, divinité des Phocéens, semblent confirmer l'opinion de cette origine.

(3) Aristote, *Politic.* lib. 6, cap. 7.

le commerce maritime, dont ils firent l'objet principal de leur politique. Des institutions sages et prévoyantes, qui, suivant Cicéron, étaient plus faciles à louer qu'à imiter (1); les histrions et ceux qui trouvaient à nourrir leur oisiveté sous le manteau de la religion, couverts d'infamie et bannis de la ville (2); une célèbre académie où la jeunesse trouvait tous les genres d'instruction, portèrent bientôt les sciences et les beaux-arts dans Marseille au plus haut degré de perfection. Elle mérita, par cette raison, d'être appelée par Cicéron, l'Athènes des Gaules, *Galliarum Athœnæ;* et par Pline, la maîtresse des études, *Magistra Studiorum.* Aussi, la jeunesse romaine, suivant Strabon, venait se former dans ses écoles, et plusieurs villes d'Italie s'empressaient de confier l'instruction publique

(1) *Ut omnes ejus institutæ laudari facilius possint quam æmulari.* Cic. *pro Flacco,* cap. 26.

(2) *Inde Massilienses quoque ad hoc tempus. . . . Eadem civitas severitatis custos accerrima est; nullum aditum in scenam mimis dando. . . . Omnibus autem, qui per aliam religionis simulationem alimenta inertiæ quærunt, clausas portas habent.* Valerius Maximus, *de Exter. insit.* lib. 2, cap. 6, §. 7.

à des savans Marseillais (1). C'est pourquoi Cicéron ne put s'empêcher de dire, qu'il ne savait pas si la bonne discipline qui régnait dans cette ville, ne l'emportait point sur celle de la Grèce et de toutes les autres nations (2).

§. 2. Mornac et Giballinus assurent qu'à l'exemple des Rhodiens, les Marseillais avaient publié quelques lois nautiqnes qu'ils avaient fait graver sur une pierre : « *Eorum leges Ionico more erant publicè propositœ* », mais que l'empire du temps les avait fait périr (3).

§. 3. La république marseillaise se gouverna toujours avec sagesse, et conserva long-temps ses bons principes. Les statuts municipaux qui

---

(1) *Voyez* mes deux *Notices sur les Voyages maritimes de Pythéas de Marseille*, lues à la séance publique de l'Académie de cette ville, du 10 juillet 1803.

(2) *Cujus ergo civitatis disciplinam atque gravitatem non solum Grœciœ, sed haud scio an cunctis gentibus anteponendam dicam.* Cicero, loc. cit.

(3) *Quondam à Massiliensibus plurimœ leges Nauticœ instar Rhodiorum, conditœ fuerunt, quas hodie ignoramus, et quod vel injuria temporum, vel hominum ignavia perierunt.* Mornac, ad leg. 9. ff., *ad Legem Rhod. de Jactu.*—Giballinus, lib. 4, cap. 11, art. 2, n. 2.

furent promulgués dans le treizième siècle, renferment, au sujet de la navigation et des contrats maritimes, plusieurs chapitres qui sont dignes de l'antiquité la plus éclairée; et les Marseillais peuvent se glorifier que leurs anciennes lois nautiques ne sont pas perdues : elles sont gravées dans leur ame; elles y ont été transmises d'âge en âge, et suffisent ainsi pour conserver et entretenir parmi eux cette sagacité et cet ardent esprit maritime qui rend cette ville de jour en jour la plus riche place de commerce de la Méditerranée (1).

---

(1) Voyez l'excellent ouvrage d'Emerigon, intitulé: *Traité des Assurances*, dans l'introduction.

ARTICLE XIII.

Des Lois de la Hanse Teutonique.

§. 3. La confédération des villes Anséatiques, appelée *Hanse Teutonique* (1), commença à Brême, ville d'Allemagne, dans la Basse-Saxe, en l'année 1164, et devint ensuite si considérable, qu'elle comptait sous sa dépendance soixante-deux villes, non compris celles de plusieurs états de l'Europe, qui s'y joignirent après, à cause de l'immense étendue de commerce que cette réunion procurait à ses confédérés (2).

(1) C'était une réunion de priviléges et de droits appelés dans l'origine *Aenzée Steden;* c'est-à-dire, *Steden* cité, et *Aenzée*, sur la mer; ensuite, par abréviation *Anserche* ou *Ansesche*. Les Français, en prononçant chaque mot à leur manière, en ont fait *Hanse Teutonique*, en prenant le mot hanse pour compagnie ou alliance. Raguenau, au mot *Hanse*.

(2) Ang. de Werdenaguen, *de Reb. pub. Hanseat.* — Eman. de Meteren, dans *sa Chronique*.

§. 2. Dans la première institution de cette confédération, il n'entrait aucune idée guerrière : son objet principal était simplement la communication réciproque que les parties contractantes se faisaient de leurs privilèges, par rapport au commerce, non pour un temps déterminé, comme dans les confédérations guerrières, mais pour un temps indéfini. Dans la suite il y eut entre les villes Anséatiques des associations de cette seconde espèce, comme en 1370, quand la confédération déclara la guerre à Waldemar IIIe., roi de Danemarck, et en plusieurs autres occasions. Ces dernières associations se formaient en vertu de conventions particulières, et pour des temps limités. C'était un accessoire à la ligue anséatique, et non une base fondamentale. On peut donc envisager la *Hanse Teutonique* comme n'ayant été originairement qu'un contrat de société, en vertu duquel les villes qui s'unirent par ce contrat, partagèrent les profits du commerce qu'elles faisaient à la faveur de cette association. La jalousie des puissances de l'Europe, leur intérêt particulier, et le temps, ont réduit cette sage institution aux seules villes de Lubeck, Hambourg, Dantzick, Brême, Rostock et Cologne.

§. 3. Les députés de cette confédération, qui

connaissaient le besoin qu'elle avait d'une loi particulière pour son commerce, arrêtèrent dans une assemblée générale quelques réglemens sur la navigation. Ils les firent publier, pour la première fois, à Lubeck, en 1591, et non comme l'ont prétendu Cleirac et Emérigon, en 1597 (1).

§. 4. Le 23 mai 1614, les députés de ces mêmes villes, dans une autre assemblée tenue à Lubeck, corrigèrent et augmentèrent les susdits réglemens. Cette dernière compilation a pour titre, *Jus Anseaticum maritimum*. La distribution des matières y est faite en un plus grand nombre d'articles classés en quinze chapitres ou titres. Elle est mieux ordonnée que la première, mais le fond est le même à-peu-près; il n'y a de différence que quelques corrections et quelques changemens; elle est écrite en latin et en allemand, et se trouve insérée dans l'ouvrage de Kuricke, intitulé, *ad Jus maritimum Hanseaticum*, et enrichie d'excellentes notes. Elle se trouve aussi en français, avec l'ordonnance de Wisby, dans le recueil de Cleirac, après le *Jugement*, ou *Rôle d'Oleron*.

(1) Cleirac, *Us et Cout. de la mer*, pag. 195. — Emérigon, *Traité des assurances*, tom. 1.

§. 5. On aperçoit, parmi ces réglemens, quelque indication du contrat à la grosse, ou change maritime; mais il n'y est nullement question du contrat d'assurance. *Conditiones Juris maritimi Hanseatici, materiam assecurationis sicco planè pede prœterierunt*, dit Kuricke, dans sa diatribe *de Assecurat.* p. 859.

ARTICLE XIV.

Des Lois de la France.

§. 1. La France n'a connu long-temps d'autre législation maritime qui lui fut particulière, que celle contenue dans la compilation qui à pour titre, *Guidon de la Mer*, ou les *Us et Coutumes concernant les Droits maritimes, qui furent adoptés en faveur de la ville de Rouen.* Le *Guidon* renfermait aussi les anciennes ordonnances du royaume sur la marine marchande, de 1400, de 1543 et de 1584, faisant partie de la collection des ordonnances royales de l'Amirauté.

§. 2. Louis XIV, après avoir fondé la prospérité de la navigation et du commerce maritime, et en avoir assuré le progrès, en augmentant ses forces navales et en rendant, par ses soins vigilans, un grand nombre de ports et de baies plus commodes et d'un accès plus sûr et plus facile (1), avait besoin, pour couronner

(1) Pendant la minorité de Louis XIV, la France n'avait ni arsenaux, ni munitions navales, ni bois

la gloire de cette grande entreprise, de former un Code de lois particulières, dans lequel on

---

de construction, ni même de ports; car c'est la même chose que de n'en pas avoir quand ils ne peuvent servir à rien. Toute la marine française, à la mort du cardinal Mazarin, consistait en dix-huit vaisseaux, depuis 30 jusqu'à 70 canons. La disette de provisions était si grande, qu'on était dépourvu de pattes d'ancre, de cordages, de voiles, etc., etc.; enfin, jusqu'à de la poudre et des mèches, tout y manquait. La Hollande fournit d'abord ces divers approvisionnemens, permit même de construire chez elle, pour les Français, deux vaisseaux de ligne, de leur vendre trente-deux autres bâtimens, et d'établir à Amsterdam une fonderie de canons destinée au service de leur marine. Voy. *Lett. et Négoc. d'Estrad.*, tom. 4, pag. 342 *et suiv.* Bientôt les Français apprirent à se passer de secours étrangers; des Provinces-Unies arrivèrent des constructeurs; de Suède, des mâteurs et forgerons d'ancres; Riga, Hambourg et Dantzick envoyèrent des cordiers, des tisserands, etc. Tous ces ouvriers eurent des élèves français, qui les égalèrent ou les surpassèrent en peu de temps. On fit une revue générale des gens propres au service de mer, et 60 mille hommes furent aussitôt classés. On bâtit cinq arsenaux, et plusieurs vaisseaux furent construits sur les chantiers de France. Brest vit dans sa rade une nombreuse flotte aux ordres du duc de

réunit tout ce qui était nécessaire pour instruire les gens de mer de leurs propres devoirs, fixer la jurisprudence des contrats maritimes, établir la police dans les ports, dans les baies et sur les fleuves, en déterminant en même temps les droits, les priviléges et les prérogatives de l'Amirauté, l'ordre judiciaire qui devait être observé, et enfin les fonctions et les devoirs des juges et autres officiers employés à concourir à la conservation d'un bon système dans les affaires maritimes-mercantiles. C'est ce qu'il a merveilleusement exécuté par l'ordonnance de la marine de France, au mois d'août de 1681, qui est, sans contredit, le chef-d'œuvre de la

Beaufort, composée de cinquante bâtimens de guerre. Dans ce nombre, n'était pas comprise l'escadre du Levant, dont la jonction devait augmenter beaucoup les forces de ce général. Voy. *Lettre de Beaufort à Ruyter, du 12 juillet 1667.* Le génie de Colbert opéra ce prodige; c'en était réellement un que de créer une marine dans ces circonstances, où le goût de la nation, tant d'autres difficultés morales, et même des obstacles physiques, semblaient s'opposer aux vues gigantesques de Louis XIV. Ce prince les étendit plus loin encore; il voulut être le législateur de la marine, et le devint. *Voy.* Valin, *Préf. à l'Ordonnance de la Marine.*

législation

législation promulguée par ce grand monarque, et elle devint en quelque manière la loi commune de toutes les nations voisines.

§. 3. Cette ordonnance a été, jusqu'à présent, commentée par trois auteurs différens. Marville est le premier : son Commentaire, qui est de 1714, a eu peu de succès, quoique cependant il en ait été fait six éditions. Le second, de Valin, est de 1760 ; c'est à juste titre qu'il a mérité l'approbation universelle, par l'excellence des observations qu'il a jointes à cette même ordonnance, dans une nouvelle édition faite à la Rochelle en 1776. Le troisième est d'un avocat de Marseille, nommé *Jausseau* : il contient quelques notes relatives aux usages particuliers de cette place.

§. 4. L'ordonnance de 1681, à l'exception du titre *des Prises*, ne contient rien de relatif à la marine militaire. Ce travail avait été précédé d'une collection d'ordonnances séparées, publiée en 1675, et de nouveau, en 1677 ; mais celles-ci ne tardèrent pas à perdre leur force par la publication de l'ordonnance générale de la marine militaire de 1689, à laquelle les ordonnances successives de 1765 et 1776 ont fait quelques légères réformes. Depuis la révolution, il a été publié sur la marine militaire des

lois de la plus grande importance ; mais comme il ne paraît pas que cette partie de la législation française soit encore fixée définitivement, je me dispense d'en rendre compte.

§. 5. La prospérité du commerce maritime en France, ayant donné lieu à des transactions d'une nouvelle nature, à des abus passés en coutumes, et à des principes de jurisprudence commerciale que l'ordonnance de 1681 ne pouvait pas prévoir, il en est résulté la nécessité de la régénération des lois qui doivent régir le commerce maritime. Ces circonstances en provoquaient impérieusement la révision : elle fut ordonnée par l'ancien Gouvernement ; mais, à cette époque, le succès des plus grandes idées, celui des réformes les plus utiles, dépendait de la stabilité du ministre qui avait le courage de les mettre au jour, et la législation maritime resta dans cet état d'imperfection où la révolution l'a trouvée, et pendant laquelle elle s'est dénaturée encore davantage.

§. 6. Le Gouvernement consulaire, plus constant dans ses plans et plus énergique dans les moyens d'exécution, conçut le grand projet d'une réforme dans les lois maritimes commerciales. Il ordonna, en conséquence, par son arrêté du 13 germinal an 9 (1800), l'établissement d'une

commission auprès du ministre de l'intérieur, composée de sept membres (1) chargés de concourir à la rédaction d'un projet de Code de commerce et de marine. Ce grand ouvrage, auquel j'ai eu l'honneur de contribuer indirectement, en me trouvant appelé aux séances de la commission où j'ai quelquefois donné mon avis sur la partie maritime, a été achevé et publié en 1802, par un arrêté des Consuls du 14 frimaire an 10, qui en ordonna en même temps l'envoi à tous les tribunaux et conseils de commerce, en les invitant à donner leurs observations sur ce projet de Code, dans un terme fixe.

§. 7. S'il est honorable pour les personnes qui ont composé cette commission, d'avoir été choisies pour préparer le nouveau Code de lois qui doit régir le commerce et la marine, et d'y avoir concouru avec un zèle et un désintéressement soutenus, ils en ont reçu la plus douce récompense qui pût flatter leur ambition, par les

---

(1) Ce furent MM. Gorneau, juge au tribunal d'appel de Paris; Boursier, ancien juge de commerce; Vignon, président actuel du tribunal de commerce; Legras, jurisconsulte; Vital-Roux, négociant; Coulomb, ancien magistrat; Mourgue, administrateur des hospices.

approbations et les éloges qu'ils ont recueillis de ceux mêmes qui devaient, pour ainsi dire, juger leur travail. Cette justice rendue au dévouement de la commission, et la sagacité avec laquelle elle avait rédigé ce Code, a encouragé trois de ses membres, MM. Gorneau, Legras et Vital-Roux, à exposer les motifs qui les avaient dirigés dans leur travail. Ils ont présenté, en conséquence, une Analyse raisonnée des observations des tribunaux, des conseils de commerce, des jurisconsultes et des négocians, auxquelles la publication du projet de Code avait donné lieu, et ils ont proposé eux-mêmes les corrections qu'ils ont cru nécessaires pour la perfection de l'ouvrage. Ce beau travail, dans lequel les trois rédacteurs ont eu en vue moins l'amour-propre que l'amour du bien public, a produit la révision, qu'eux-mêmes avaient eu la générosité de proposer, du projet de Code rédigé par la commission. Par cet heureux résultat, ce travail ne peut être envisagé aujourd'hui, que comme la réunion des vœux de la nation entière pour laquelle il avait été entrepris. Puisse cette sage revision être bientôt soumise à la sanction du Gouvernement, pour consolider à jamais les intérêts de l'Empire français qui l'attend avec impatience.

ARTICLE XV.

Des Lois de l'Angleterre.

§. 1. L'ANGLETERRE n'a pas, jusqu'à présent, pensé à se créer un système de législation maritime. Peut-être la cause en est-elle dans la difficulté que trouvent les Anglais à faire passer en forme, et avec force de loi, un Bill contenant de nouvelles dispositions. C'est la raison pour laquelle ils ont mieux aimé traduire dans leur langue le *Jugement d'Oleron*, et les *Us et Coutumes de la Mer*, par Cleirac, dont, depuis 1661 jusqu'à présent, on a publié quatre éditions, plutôt que de proposer au Gouvernement un nouveau Code de lois commerciales, quoique la nation entière en reconnaisse la nécessité (1).

§. 2. Il n'existe donc d'autre législation maritime anglaise, que la grande *Charte marchande* (2), autrement diplôme mercantile du

(1) Laws, *Ordonn. et Instit. de l'Amirauté de la Grande-Bretagne.*

(2) « Dans les différends maritimes qui se rap-

roi Edouard I.er ; les articles convenus à Quimbouroug sous le règne d'Edouard III ; les anciens statuts sur la compétence de l'Amirauté et sur celle des gardiens des cinq ports (1) ; le fameux acte de navigation composé par Cromwel, qui n'acquit force de loi que dans la douzième année du règne de Charles II, c'est-à-dire le 23 septembre 1660 ; quelques actes du Parlement

---

portent au frêt, aux assurances, à la grosse avanture et autres choses de cette nature. . . . dans les contestations sur les prises, les naufrages, les otages, les rançons, il n'y a pas d'autres règles de décision que cette grande et universelle loi marchande, qui est une branche de la loi des nations ; loi consignée dans l'histoire, la coutume, les écrits des sages, et généralement approuvée dans toutes les langues. » Blackstone, *Code criminel d'Angleterre*.

(1) Les cinq ports sont Hastings, Douvres, Sandwich, Rumney et Hythe, auxquels ont été annexés Rye, Winchelsea et Seaford. Ces villes sont sur la côte opposée à celle de France, et ont été chargées spécialement de veiller sur une invasion ; ce qui leur a fait donner un gouverneur particulier, appelé *Lord Warden of the cinque-ports*. Le roi Jean leur a accordé des privilèges et des jurisdictions particulières, à condition qu'ils tiendraient prêt à ses ordres un certain nombre de vaisseaux.

pour régler les assurances maritimes, ainsi que celles de terre, afin de garantir les maisons du feu, et d'assurer la vie des personnes; d'autres concernant les droits de douane, ou l'augmentation de la marine militaire et marchande, et particulièrement celui de 1777, qui traite des navires marchands munis de commissions en course. Outre ces actes du Parlement, le roi est autorisé par ces lois, et même aussi en conformité de lois antérieures, à donner des instructions particulières pour les armateurs à l'égard des vaisseaux des nations étrangères (1); enfin il y a quelques réglemens particuliers sur la police des mers et sur les Cours maritimes. Ces Cours maritimes sont, la Cour de l'Amirauté, dans laquelle le grand-amiral ou son délégué jugent les affaires qui se passent en mer et les prises en temps de guerre; et la Cour des délégués nommée par une commission expresse, et où l'on appelle des jugemens de l'Amirauté.

§. 3. Les Anglais sont donc obligés, relativement à la jurisprudence mercantile, de re-

(1) On peut voir les instructions générales de 1776, dans Hennings Samlung *Von staats Schristen*, t. 2, pag. 19; les instructions particulières données en 1793 et 1794 dans le recueil de M. Martens.

courir au Droit romain et au Droit civil de leur royaume ; ce qui fait souvent varier le système des affaires maritimes, par des prohibitions de fait et de droit, qu'on exerce dans les matières contentieuses ou judiciaires.

§. 4. En 1749, la Chambre des communes examina un bill qui lui fut présenté, et qui avait pour titre : *A Bill for amending, explaining and reducing into one Act of Parliament the laws relatings to the Gouvernement of his majesty's ships, vessels and forces by sea ;* c'est-à-dire, *Bill pour améliorer, expliquer et réduire en un acte de Parlement les lois concernant la marine ;* mais la difficulté dont j'ai parlé ci-dessus, n'a pas encore pu permettre cet examen, ni celui d'aucune autre disposition sur cette matière.

ARTICLE XVI.

Des Lois de la Hollande.

§. 1. QUICONQUE sait que les Hollandais ont fait de tout temps leur principale occupation du commerce maritime, croirait qu'ils ont rédigé un Code de lois nautiques. Cependant Peckius et Vinnius, leurs principaux écrivains sur cette matière, n'ont fait que commenter le droit romain, toujours en vigueur parmi eux, pour le comparer avec les usages de leur république. Ils suivent néanmoins la législation qui était observée dans les anciennes villes de Wisby, de West-Capelle, de Damme et de la Hanse Teutonique; et ils ne connaissent en Hollande d'autres lois particulières à ce pays que celles données par l'empereur Charles-Quint, et par Philippe II, roi d'Espagne.

§. 2. De ce nombre sont, par exemple, l'*Artikel-Brief*, ou les réglemens des Etats-Généraux des sept Provinces-Unies, concernant la marine militaire et marchande; les

réglemens sur les assurances et les avaries d'Amsterdam, Rotterdam et Middelbourg, dont on a fait jusqu'à présent six éditions, et dont la première parut en 1703. On y a fait depuis quelques années des additions considérables, rapportées par Riccard, dans son *Traité du Commerce d'Amsterdam, part.* 2, *lib.* 3, *art.* 2. Cette puissance a en outre plusieurs *Placards*, dont les plus remarquables sont ceux du 6 juin 1702, pour la récompense des armateurs, du 28 juillet 1705, de 1717, 1747 et 1748 sur le même objet (1): le placard et l'instruction pour les armateurs, du 22 février 1793, confirment en entier le précédent de 1781 (2).

§. 3. La Hollande a depuis long-temps besoin d'un Code maritime qui lui soit propre. Elle serait parvenüe difficilement à s'en procurer un, dans son ancien système de gouvernement, par lequel, se trouvant divisée en sept Provinces, chacune d'elle, et même chacune de leurs villes, avait ses usages et ses

---

(1) *Recueil der Placaaten, ordonnantien,* etc. *Bentrefende de convogen en verdere zeezacken*, t. 1.

(2) *Nierre Verzameling van Placaaten*, tom. 1, pag. 136.

intérêts particuliers, toujours opposés entr'eux, et ne pouvant, par conséquent, concourir à l'établissement d'une loi générale. Aujourd'hui que cet état est constitué en corps de république régulière, lorsque la paix générale la rendra au commerce maritime, sans doute sa première occupation sera d'en assurer le succès par de bonnes lois.

ARTICLE XVII.

Des Lois de l'Espagne.

§. 1. Le Droit civil de l'Espagne est contenu dans un grand nombre de lois, dont le Gouvernement a de temps en temps fait différentes compilations en forme de Code. La plus ancienne qu'on connaisse est celle d'Alphonse IX, dont il y a une édition de 1587, avec un commentaire de Grégoire Lopez. Les autres ont paru sous le règne de Ferdinand V et d'Isabelle de Castille, et sous celui de Philippe II.

§. 2. Ces différens Codes pour la marine, tant militaire que marchande, ont des titres particuliers, tels que *Fuero Juzgo*, *Fuero réal*, *Leyes de Portidas*, *Leyes de la Recopilation*, *Curia Philippica.* C'est de ces différens recueils qu'est composée la principale jurisprudence maritime de cette vaste monarchie. Les affaires de commerce qui concernent uniquement les particuliers, se décident par les usages maritimes, de la manière et dans la forme reçues par les *Contractaciones;*

c'est-à-dire, par les principales maisons de commerce des villes les plus considérables de ce royaume.

§. 3. Le *Consulat de la Mer* est encore en vigueur sur les côtes de la Méditerranée dépendantes de l'Espagne, et on y exécute aussi, pour les armemens en guerre, pour les assurances et divers autres objets, les ordonnances connues sous le nom de *Capitulos de Barcelona.*

§. 4. Les lois et les ordonnances du *Consulat de Bilbao* règlent les affaires maritimes sur les côtes de l'Océan. Elles ont été mises en ordre et recueillies pour la dernière fois sous le règne de Philippe V, et approuvées par le Conseil, en 1760; on y a joint, en 1768, des ordonnances sur les avaries et les assurances.

§. 5. Les affaires qui concernent le commerce des deux Indes forment une classe particulière; elles sont soumises aux lois et aux usages de la *Contractation* ou du *Consulat* de Séville et du port de Cadix, ainsi qu'aux décisions et ordonnances du Conseil royal des Indes. La première compilation de ces *usages* est de 1563; on y en a joint deux autres, en 1656 et 1680. Elle a en outre une

ordonnance pour la course, *Ordenanza para navegar en corso* de 1621, avec *las Cedulas* de 1623 et 1624; et les autres de 1702 et 1718, dont les principaux articles sont insérés dans le traité des Prises du chev. d'Habreu (1); une autre de 1740, et la dernière du 1.er juillet 1779, avec le réglement du 13 mars 1780 (2).

(1) Habreu, *Tratado de las Presas.*—Bertodano, *Collection de los Tratados*, tom. 1, pag. 111.

(2) Martens, *Recueil des Traités*, t. 4, p. 329.

ARTICLE XVIII.

Des Lois du Portugal.

§. 1. Les lois maritimes du Portugal sont à peu près les mêmes que celles de l'Espagne à laquelle il fut long-temps soumis, et dont il fit partie. Les Portugais ont cependant quelques ordonnances particulières de leurs anciens souverains, qui ont depuis été confirmées par Jean de Bragance, à son avénement au trône, lors de la révolution arrivée à cet état, dont l'histoire est connue de tout le monde.

ARTICLE XIX.

Des Lois d'Anvers.

§. 1. La ville d'Anvers dans les Pays-Bas fit retentir les siècles passés de son nom célèbre par la grandeur de son commerce. Les assurances en étaient une branche considérable dans les beaux jours de cette ville commerçante. L'immensité de ses opérations mercantiles et de sa navigation, donna lieu, sous le règne des ducs de Bourgogne, aux premières lois dignes d'attention en matières d'assurance. Philippe II, roi d'Espagne, ajouta en 1563, les ordonnances sur *les Naufrages, le Jet, les Avaries*, et autres objets appartenans à la navigation, qui ont été entièrement copiées dans l'ordonnance de la marine de France de 1681.

§. 2. La puissance de cette ville ayant été détruite par une de ces révolutions qui font passer les arts et le commerce d'une nation à une autre, lorsque les Hollandais se furent rendus les maîtres de la navigation de l'Escaut, Anvers perdit la plus grande partie de

son

son activité, et l'on ne reconnaît plus ses lois, parce qu'elles ne sont plus soutenues par le négoce et par la navigation florissantes qui les avaient fait naître.

ARTICLE XX.

Des Lois de la Suède.

§. 1. La Suède publia en 1608 et 1618 quelques réglemens sur la marine marchande. On y donne à la collection de ces lois, le titre *de Legisterium Succiæ.* Ce recueil a été savamment commenté par Jean Loccenius (1); il a depuis été augmenté de l'ordonnance générale de la marine, publiée par le roi Charles XI, en 1667, à laquelle a été ajoutée une autre ordonnance du 20 octobre 1750, concernant les assurances maritimes et les avaries; la plus grande partie des articles qui la composent ont été puisés dans l'ordonnance de la marine de France de 1681.

(1) Joannis Loccenj, *de Jure marittimo.* Cet ouvrage vient d'être traduit en français par M. Bonnement, savant jurisconsulte, avec des notes très-intéressantes : il va le mettre incessamment sous presse.

§. 2. La Suède a aussi un réglement pour les armateurs en course, du 19 février 1715; un autre du 28 juillet 1741; une déclaration de ce même réglement du 14 août suivant, et les articles pour l'armée navale, de 1755, ainsi qu'une instruction, pour les armateurs, du 1er. juillet 1788 (1). La guerre actuelle a porté le gouvernement suédois à renouveler le réglement sur le commerce et la navigation de ses sujets, en temps de guerre entre les puissances maritimes, en date du 21 janvier 1804.

(1) Kluit, *Hist. fœd. Belg.*, part. 2, pag. 439.

ARTICLE XXI

Des Lois du Danemarck.

§. 1. Les lois maritimes du Danemarck, publiées par le roi Christian V, sont contenues dans le livre IV du Code des lois civiles de ce royaume, qui porte le titre de *Jus Danicum.* Il y a aussi dans cet état une ordonnance concernant les armateurs, en date du 5 avril 1710, confirmée par une autre du 6 avril 1711 (1).

§. 2. Christian VI a promulgué, le 1er. juillet 1746, un diplôme royal, en faveur de la Compagnie d'assurance établie à Copenhague, qui contient des dispositions très-sages, tant sur cette matière que sur les avaries. Une nouvelle ordonnance du roi, du 4 mai 1803, règle la conduite, et fixe les obligations des commerçans et des gens de mer de ses États, en temps de guerre entre les autres puissances maritimes. Après cette ordonnance, il a paru un placard du roi, en date du 8 juin 1803,

(1) Forord, *af Frid.* IV, 1711, pag. 23.

dont l'objet a été de modifier la disposition de l'article IX de la même loi (1), et une autre ordonnance du 30 décembre de la même année concernant le sauvetage des navires et effets naufragés, tant sur les côtes du duché d'Holstein, que sur celles des autres provinces danoises situées en Allemagne (2).

ARTICLE XXII.

Des Lois de la Russie.

§. 1. Le génie sublime de Pierre Ier., et son caractère entreprenant, lui firent enfanter un projet inconnu à ses prédécesseurs ; celui de prendre un rang considérable parmi les grandes puissances de l'Europe, quoique la meilleure partie de ses États se trouvât placée en Asie. Éclairé par les observations qu'il sut faire dans ses voyages, où, déguisé pendant deux ans sous le nom de Michaëlof, il apprit dans les chan-

---

(1) Voyez *la Bibliothèque commerciale*, par M. Peuchet, an 12.

(2) *Biblioth. commerc.*, 6e cahier, an 12.

tiers d'Amsterdam et d'Angleterre l'art de la construction des vaisseaux; instruit par les conseils de gens de mérite dont il s'entoura, Pierre sentit bientôt que, pour obtenir une influence dans les affaires européennes, il fallait s'ouvrir un débouché dans la Baltique pour les immenses et riches productions de son vaste empire, et établir en même temps une marine militaire pour se faire remarquer des autres puissances de l'Europe, et en imposer à celles du Nord.

§. 2. La guerre inconsidérée que lui suscita Charles XII, roi de Suède, qui se laissa battre à Pultava, la victoire navale qu'il obtint sur l'amiral suédois, Ockrenskield, fournirent au Czar les moyens de remplir son premier objet, il pénétra à travers l'Ingrie jusqu'au golfe de Finlande, et bientôt, en 1703, la ville superbe de Pétersbourg sortit des marais de la Néwa pour être la capitale de l'Empire des Russies, et pour dominer un jour sur la Baltique. Il opéra en même temps, la jonction difficile de deux rivières qui, traversant l'empire, ouvre un chemin de plus de huit cents lieues, depuis Pétersbourg jusqu'à la mer Caspienne, et civilise les habitans des déserts arides de la sauvage Sibérie. Pierre ayant ensuite écrasé la Suède, et bouleversé la Pologne, posa les fonde-

pédition ; le magistrat du Change auquel on a recours pour le paiement des traites, billets à ordre, et autres obligations de cette nature ; la Police, qui prend connaissance des affaires de commerce dans lesquelles il y a des incidens relatifs à cette partie de l'administration intérieure ; et le Sénat, pardevant lequel l'on porte toutes celles qui exigent une discussion juridique et une décision formelle en contradictoire des parties ; mais les jugemens de tous ces tribunaux, faute d'une législation précise sur cet objet, sont très-lents à obtenir. Le Collége, dit du *Commerce*, qui est formé d'une commission spéciale du souverain, doit être regardé comme un conseil composé d'hommes d'état qui ne se mêlent que du commerce en grand, et ne connaissent que des affaires essentielles qui peuvent avoir trait aux vues politiques du Gouvernement.

§. 5. Les jugemens des affaires contentieuses dans les places russes de la mer Noire sont encore bien plus tardifs qu'ils ne le sont à Pétersbourg, parce que les nationaux, sûrs d'y trouver de la faveur, ne manquent pas de porter au Sénat toutes les causes un peu compliquées qui ne peuvent pas être tranchées par le jugement sommaire de la Douane, ou d'autres

tribunaux qui y sont établis; et l'étranger est forcé alors d'aller plaider lui-même ou de se faire défendre par procureur dans la capitale; ce qui multiplie les frais, les lenteurs et les difficultés.

§. 6. Catherine II, qui a gouverné l'Empire des Russies avec tant d'éclat, était déjà pénétrée de la nécessité de créer pour ses états un Code de lois maritimes : et elle en avait posé les bases dans le plan qu'elle-même avait publié pour faire procéder à sa rédaction. Elle s'était prononcée hautement en 1780 sur l'unique objet des Conventions qu'elle avait provoquées entre les puissances maritimes de l'Europe, à l'effet d'établir un Code maritime qui fixerait à jamais les droits en faveur de toutes les nations neutres en temps de guerre. En attendant, elle commença à publier en 1784, une ordonnance ou ukase, où elle fait quelques changemens aux anciennes lois du commerce dans les possessions qu'elle avait acquises sur la mer Noire, et principalement pour la nouvelle ville de Kherson qu'elle a fondée sur les bords du Dnieper. Par un autre ukase du 31 décembre 1787, elle a donné un réglement sur la course maritime et sur les armateurs en temps de guerre. Ce réglement, par sa sagesse, méri-

terait d'être imité par les autres puissances de l'Europe (1). Alexandre Ier., digne successeur de cette grande princesse, ne manquera pas, vu la sagacité qui le caractérise, de suivre le plan que son illustre aïeule avait tracé, et de donner à son empire un Code de lois maritimes dont le besoin se fait sentir tous les jours dans le cours des affaires.

---

(1) *Voy.* le *Recueil des Traités*, par le savant M. Martens, tom. 4, pag. 507.

ARTICLE XXIII.

Des Lois des autres pays septentrionaux de l'Europe.

§. 1. La Prusse, Lubeck, Hambourg, et quelques villes Anséatiques, règlent les affaires maritimes par des statuts particuliers ; mais je n'ai pas connaissance que les autres villes dépendantes de l'Empire d'Allemagne ou de l'Empereur aient des lois sur ce sujet. On sait combien le *Judicium Mercatorum* est célèbre dans toute l'Allemagne. En outre, tous les pays où le Droit romain est observé y ont recours comme au Droit commun, pour décider tout ce qui a trait au commerce et à la navigation, lorsque les lois locales sont muettes sur ces objets.

§. 2. Dans les pays maritimes sujets à la domination de la maison d'Autriche, la seule ville de Trieste et ses dépendances, telles que Fiume, Carlobago et Portorè, règlent les affaires maritimes conformément à l'édit de *Navigation marchande*, promulgué par l'impératrice Marie-Thérèse, le 25 avril de 1774.

ARTICLE XXIV.

Des Lois Ottomanes.

§. 1. On ne connaît aucune législation maritime dans l'Empire Ottoman et dans les Régences établies sur la côte de Barbarie, sujètes au Grand-Seigneur. Il paraît, de plus, qu'on n'y en suit point d'autres que celles des nations qui y trafiquent. Il n'était permis autrefois de naviguer dans les Échelles du Levant que sous la protection du pavillon français. Les Consuls de cette nation étaient les seuls juges nés de toutes les contestations qui s'élevaient sur le commerce maritime, soit entre les Français et les Turcs, soit entre les premiers et les habitans du pays; mais aujourdh'ui tout est changé, depuis que les autres nations ont obtenu de faire le commerce en leur propre nom. Les Cadis des différentes Échelles sont aujourd'hui au fait des usages adoptés par toutes les nations commerçantes, et ils s'y conforment religieusement, en jugeant les différens de cette nature qui s'élèvent entre les Turcs

et les étrangers ; il arrive quelquefois que les Français mêmes sont soumis à leur juridiction.

ARTICLE XXV.

Des Lois de Naples.

§. 1. CHARLES III, mort roi d'Espagne, réunit, dans le temps qu'il était roi de Naples, toutes les lois les plus nécessaires et les plus avantageuses à la navigation et au commerce maritime, dans la Pragmatique XIV, du 31 janvier 1759, et les réduisit en 72 chapitres. Pour prévenir toute confusion, il abolit tous les autres établissemens anciens, et toutes les lois rendues jusqu'à ce temps sur la législation marchande.

§. 2. Ferdinand IV, qui y règne aujourd'hui, a réglé et mis en meilleur ordre la jurisdiction du Magistrat suprême de commerce, ainsi que celle appelée du Consulat, en spécifiant les cas particuliers sur lesquels s'étend leur compétence, par la Pragmatique XVIII, du 6 février 1764, qui a pour titre : *De Officio supremi Magistratûs commercii.*

§. 3. On s'est déjà occupé, dans ce royaume, d'une compilation d'un nouveau Code maritime, dont on attend la publication (1). Le roi, après avoir promulgué le 20 février 1764, un réglement sur les assurances maritimes, faisant suite à l'édit rendu par son père, le 11 avril 1751, a cru à propos d'abolir l'ancienne Cour du grand amiral, et d'y substituer, par l'édit du 6 décembre 1783, un Tribunal appelé *Amirauté*, auquel il a attribué la connaissance des affaires maritimes. Il a en outre publié un tarif des droits consulaires, par l'édit du 15 mars 1787. On observe dans tous les autres cas, l'ancienne pragmatique, et les décisions du Tribunal civil. L'ordonnance de la marine de France de 1681, y jouit d'une grande autorité.

---

(1) En 1789, lors de mon voyage à Naples, j'ai eu occasion de lire ce nouveau Code, qui venait d'être imprimé en quatre volumes in-4°. de 500 pag. chacun. L'immensité et le désordre fastidieux de ce travail, qui était dû à M. Jorio, alors membre du Magistrat de commerce, me fit augurer qu'il ne serait jamais publié, et l'événement a jusqu'ici justifié mon opinion.

ARTICLE XXVI.

Des Lois de Venise.

§. 1. VENISE est le seul état d'Italie qui ait mis à exécution le grand œuvre d'un Code maritime particulier, adapté aux circonstances de ses mœurs et de sa localité. Cet état peut se vanter d'être le premier qui ait eu un corps complet de législation sur les affaires et les contrats maritimes. Il a été publié en 1786, sous le titre de *Codice per la Veneta mercantile marina;* et il a acquis force de lois, par décret d'approbation du Sénat, en date du 20 septembre de la même année. On y a ajouté un supplément, avec quelques corrections et quelques variations, prescrites dans deux décrets du même Sénat, l'un du 6 août et l'autre du 19 septembre aussi de la même année.

ARTICLE XXVII.

Des Lois de la Toscane.

§. 1. La Toscane n'avait point d'autres lois maritimes, que celles contenues dans les anciens statuts des officiers des assurances de la ville de Florence, publiées le 13 mars 1522, par le Conseil des *Cent ;* mais depuis le 10 octobre 1748, elle a un édit très-concis sur le commerce et la marine mercantile, auquel on a ajouté en 1787, les lois et les ordres déjà publiés par le réglement de police du port, de la Darse et fossés adjaçens au port de Livourne. La Reine régente, infante d'Espagne, qui veut marquer son gouvernement du sceau de la gloire, méditera sans doute une nouvelle legislation sur les affaires maritimes, dont les places de commerce de la Toscane ont besoin.

ARTICLE XXVIII.

Des Lois de Gênes.

§. 1. La république de Gênes n'a d'autre réglement sur les affaires maritimes, que son ancien *Statut civil*, publié en l'année 1610, dans lequel il est question, livre II, chap. 4, très en raccourci, des causes les plus sommaires que peuvent présenter les affaires maritimes, et livre IV, chapitre 16, où l'on traite du *Jet* et de la conduite qu'il convient de tenir dans cette occasion. Elle observe en outre les maximes contenues dans les décisions de son Tribunal civil appelé, *Rota*. Les lois du *Consulat de la Mer* y sont en vigueur, et l'ouvrage de Targa, intitulé, *Ponderazioni maritime*, y est d'une grande autorité dans les Tribunaux de commerce. Cet ouvrage est entièrement analogue, dans ses principes, aux usages prescrits par le *Consulat de la Mer*, et aux anciennes maximes de cette place, lesquelles, faute d'une loi stable, adaptée aux circonstances des temps, sont souvent

souvent en opposition avec les nouvelles décisions de ses magistrats, et avec les usages actuels de la mer.

ARTICLE XXIX.

Des Lois Sardes.

§. 1. Les états maritimes qui se trouvaient sous la domination du roi de Sardaigne dans le continent, ne reconnaissaient d'autres lois sur la marine, que celles de l'édit rendu pour le port franc de Nice, le 12 mars 1749, par lequel furent renouvelés et considérablement étendus, les privilèges et les exemptions accordées par les précédens édits de 1613, et un autre pour le rétablissement de la suprême Magistrature du consulat, en ladite ville, du 15 juillet 1750. Ce même édit augmentait la dignité et la jurisdiction de ce Magistrat, érigé par édit du roi, du 15 octobre 1733 (1). On trouve dans ces édits un

(1) C'est dans cette Magistrature que j'ai eu l'honneur d'occuper une place en qualité de juge légal, avec le titre de Sénateur, depuis 1782, jusqu'au

petit nombre d'articles sur les assurances maritimes et sur les naufrages. Quant au reste, le Droit romain, le Consulat de la Mer, et les décisions des Tribunaux de l'état y avaient force de lois.

§. 2. Le royaume de Sardaigne, à l'époque de la publication des lois contenues dans le *Consulat de la Mer*, se trouvait sous la domination de la république de Pise, qui après en avoir chassé plusieurs fois les Sarrasins commandés par leur roi *Musetto*, partagea cette île, en l'année 1021, en quatre départemens, appelées *Judicatures* (1), et la posséda depuis 1165, comme fief impérial perpétuel, à elle cédé par Frederic I.er empereur des Romains, jusqu'à l'année 1327, qu'elle fut contrainte par la force des armes, de la céder au roi D. Jacques d'Arragon (2). D'après cela, on doit présumer avec toute

---

29 septembre 1792, époque à laquelle les armées de la République française s'emparèrent du comté de Nice.

(1) *Voyez* mon *Histoire géographique, politique et naturelle du royaume de Sardaigne*. Paris, 1802. Tom. 1.

(1) Traité de paix stipulé à Barcelone en 1327, entre le roi d'Arragon et la république de Pise.

espèce de raison, que la Sardaigne, jusqu'à ce temps, n'a dû juger ses affaires maritimes, que d'après les lois qu'avaient publiées les Pisans, et qui étaient déjà observées par les autres nations occupées du commerce de mer.

§. 5. L'île étant passée sous la domination du roi d'Arragon, et ayant reçu la même forme de gouvernement, auquel les Catalans étaient assujétis, il fut ordonné aux Sardes de se conformer aux usages et aux coutumes d'Arragon, et en particulier au *Consulat de la Mer*, publié à Barcelone. C'est la raison pour laquelle Vico, dans sa compilation des pragmatiques royales de Sardaigne, au titre 48, dit que le Tribunal consulaire devait se conformer à tout ce que prescrit le chapitre 22 du *Consulat;* et cela s'observe si exactement, que le secrétaire du magistrat, dans l'acte de départ et d'arrivée des bâtimens, ne manque jamais de procéder à la visite du *Galto*, ordon née par le chapitre 67 de ce même *Consulat.*

§. 4. Il résulte de plusieurs observations qui m'ont été communiquées par M. le Chevalier Cossu, mon digne ami et généreux concitoyen (1), qu'on trouve encore dans les

(1) M. le chevalier Cossu est un savant distingué,

archives de la ville de Cagliari, un livre intitulé : *Libre de Consulat dels fets mari-*

---

qui, par ses travaux littéraires, a bien mérité de la patrie. Après la publication de la première édition italienne de mon premier ouvrage, il m'a honoré de la lettre suivante, qui m'est trop précieuse pour que je ne saisisse pas cette occasion de la consigner ici.

Cagliari, 29 maggio 1795.

Signor Senatore stimatissimo.

Appena riscontrato, che pervenne in questa capitale il primo tomo dell' opera da V. S. illustrissima recentemente lavorata, rapportante il *Sistema universale dei Principii del diritto marittimo dell' Europa*, siccome ebbi la soddisfazione di leggere il raggionato di lei *Dizionario universale della Giurisprudenza mercantile*, mi procurai un esemplare di questa nuova produzione propria della presente stagione. Fu in vero tanto soddifacente il piacere ch' ebbi nel leggerla, che stimai rileggerla, e farvi diversi riflessi, trattando una materia, che interessa grandemente questo regno, il quale per essere isolato ha molta maggior estensione nel mare territoriale, che nella superficie terrena : anzi per tutto quel vasto mare, che lo bagna dalla parte di ponente, gli antichi geografi l'attribuirono la denominazione di mar Sardo ; ed a quello che trascorre tra l'estremità settentrionale di Sardegna e meridionale di Corsica (stretto di Sardegna). Ebbi in conseguenza

times, qui peut-être est le même que celui que j'ai précédemment indiqué à l'article 8;

---

pure la dolce compiacenza di sentire, che le persone di vaglia encomiavano il lavoro, e si compiacevano meco, che un Patrizio di Sassari acquisti presso le più culte nazioni quel credito sempre maggiore, che le utilissime sue letterarie produzioni le fanno giustamente meritare. All' oggetto però non consideri questa mia asserzione adulatoria per la prima volta che ho il vantaggio di scriverle, soffra che gli esterni il desiderio, che avrei avuto di non osservarlo tanto conciso nell' articolo 25 (ora articolo 29), nel quale annunzia le Sarde leggi marittime, poicchè, se gli stati del nostro sovrano al di la del mare non conoscono che gli editti del 1613, 1626, 1733, 1749 e 1750, la Sardegna su questo particolare, oltre l'editto delli 30 agosto 1770 conserva ne' suoi archivi quanto ho stimato notare nell' unito foglio. Spero che vorrà condonarmi l'ardire d'offrirli queste notizie di fatto per farne quell' uso che stimerà. Dobbiamo alla patria, come dice, seguendo Temistocle, il Vico nel proemio delle Sarde Prammatiche, rispetti quasi divinali, ed il servire la propria patria non è un dovere chimerico, ma un obbligo reale, onde occorrendo di dover di essa far menzione, l'omettere d'un Sardo quanto concorre per illustrarla in questi tempi massime, gli attira un capo di accusa, e regolarmente da quei, che non dando fuori

un privilége du roi D. Pierre Ier, en faveur des Catalans, qui a pour titre : *Recognoverunt*

---

letterarie fatiche con troppa facilità prendono a censurare le altrui. Ementre anzioso di leggere il secondo tomo di quest opera ed altre sue letterarie produzioni alle quali prego di farmi associare, con insuperabile stima et sincero affetto mi do l'onore di protestarmi qual sono.

Div^{mo} obb^{mo} servidore
Cossu.

Ma réponse à cette obligeante letlre, datée de Florence, du 2 juillet 1795, *est en ces termes :*

Quanto sono sensibile, Sig^{r} Cav^{e} stimatissimo, alle gentili espressioni colle quali ella mi onora, nella di lei lettera del 29 scorso maggio, altrettanto mi dichiaro riconoscente alla bontà che ha avuta di notarmi, nel foglio alla medesima unito, tutto ciò che poteva aver rapporto alla nostra legislazione sulle cose marittime. Mi rincresce, che le memorie da lei favoritemi siano pervenute dopo la pubblicazione del primo tomo, giacchè non saprei più rimediare alla mancanza involontaria, che ho commessa nell' articolo 25, da lei giustamente rilevata. Non mancherò per altro di tenerne conto per l'occorrenza d'una nuova edizione; ed in tal caso renderò giustizia al di lei merito con farlene tutto l'onore. Mancando io dalla patria doppoi ventidue anni non potevano essermi noti gli antichi docu-

Proceres, communiqué à la ville de Cagliari,

---

menti e le materie che contengono : tanto più dunque le ne debbo la mia riconoscenza per avermene ella somministrati gli opportuni riscontri senza richiedernela ; ed in ciò ho ammirato il sincero e lodevole di lei patriotismo abbastanza conosciuto per le varie eccellenti produzioni, che ella ha pubblicate sulle cose patrie. Permetta una volta il cielo, che venga nell' idea del governo la corraggiosa risoluzione di riformare l'indigesta immensa mole delle nostre leggi, per ridurle a quella semplicità altrettanto desiderata in simili materie, quanto proficua ai cittadini. Ignorerà ella forse, che nel 1790 mi fu ordinata dal sovrano la compilazione d'un nuovo Codice di leggi sulla marina mercantile per tutti gli stati di S. M. Io l'eseguii, ed ebbi l'onore di rassegnarlo al sovrano nel principio d'ottobre del 1791. Fu il mio lavoro assai gradito, e lodato, ma fu posto anche in oblio. Non posso dire se il poco merito del lavoro, o l'invidia l'abbian fatto mettere da parte. In qualunque modo, io l'ho sempre sotto gli occhi e medito la sua pubblicazione, sia per utile della società, che per mio proprio interesse, onde non sia un giorno obbligato anch' io di ripettere, *hos ego versiculos feci, tulit alter honores.* Mi onori de di lei preziosi comandi, e mi creda colla più perfetta stima e considerazione.

Dem^{o} abbm^{o} servidore,
D. A. AZUNI.

pour y être observé, avec deux autres chapitres concernant le commerce, ainsi que l'explication publiée par le roi Jacques I.er, son successeur, le 11 août 1271; les chapitres du roi D. Pierre III, en date du 10 des kalendes de décembre 1340, pour les affaires maritimes, en langue catalane, qu'il ordonna d'observer dans ses royaumes d'Arragon, de Valence, de Sardaigne, de Corse, et dans le comté de Barcelone; ils sont au nombre de 37; les 29 chapitres que les conseillers de Barcelone promulguèrent pour les assurances maritimes, en 1484, avec différentes autres ordonnances émanées de ces souverains, de l'autorité du magistrat civique, et quelques-unes encore rassemblées par les *Cortes*, ou États-Généraux du royaume, sur les instances du même magistrat de Cagliari, et particulièrement dans celles tenues en 1605, sous le vice-roi comte Delda; en 1615, par le vice-roi duc de Gandia; en 1633, par le vice-roi marquis de Bayonne, toutes rapportées par Dexart, dans son recueil intitulé: *Capitulos de Corte*, depuis l'an 1421 jusqu'en 1633, sous le titre *de Gravaminibus*. On trouve aussi dans ce recueil, liv. III, tit. 12, ch. 30, qu'en 1605 et en 1633, on avait fixé la juris-

diction des consuls étrangers résidans dans le royaume, après l'abolition du droit, dit : *de Mealla* ou *Malla*, qu'on exigeait d'eux, et qu'on attribua au magistrat consulaire la police sur tous les étrangers qui n'y avaient pas des consuls particuliers, ainsi que le soin de les prendre sous sa protection, jusqu'à ce qu'ils se fussent pourvus pardevant leurs puissances respectives.

§. 5. Les réglemens qui ont aujourd'hui force de loi, pour les affaires maritimes dans le royaume de Sardaigne, sont, le *Consulat de la Mer*, que j'ai indiqué ci-dessus, dans les cas qui n'ont point été expressément révoqués par les dispositions des souverains d'Arragon, ou par les *Capitulos de Corte*, publiés sous le gouvernement de la maison actuellement régnante de Savoie; le dernier édit du roi Charles-Emmanuel, ponr l'établissement des consulats dans tout le royaume, en date du 30 août 1770, copié en totalité sur le *Consulat de Nice*, dont j'ai aussi parlé, qui confirme les priviléges qu'a la capitainerie générale de Cagliari, de juger les procès relatifs aux prises maritimes, ainsi que le droit qu'a l'intendance générale de juger les prises de contrebande; les édits du

gouvernement et du magistrat de la royale Audience à chambres réunies, et enfin, en cas de besoin, le droit civil romain.

FIN DU TOME PREMIER.

TABLE
DES CHAPITRES
CONTENUS
DANS CE PREMIER VOLUME.

FIN DE LA TABLE.







